RSMAGASINET

WWW.REDNINGSSELSKAPET.NO

RS(+)

S/08 «MAYDAY, MAYDAY! DET ER ÆGIR» **S/20** VERNEVERDIGE OG OPTIMISTISKE **S/26** MANNEN FRA HAVET **S/34** VIL STYRKE DYKKERBEREDSKAPEN **S/36** DYKKET SIDE 1977 **S/56** VIL HA GRATIS RETURORDNING FOR VRAKPANT **S/58** STOLT VINNER AV NANSEN-PRISEN **S/62** REDNINGEN /62 70 ÅR I REDNINGSFORENINGA SAMHOLD

/04 2016

KR 69

LUFTENS HELTER REDDET HAVETS HELTER

The most precious gifts are found outdoors - ***Merry Christmas.***

DEVOLD®
NORWAY 1853

HOS OSS FÅR DU

ÅRETS FLOTTESTE JULEGAVER!

SeaBird Designs of Norway
PRISGARANTI
BEST PRIS I VERDEN

LAGERTØMMING! www.kajakk.net

Discovery
Fantastisk havkajakk til både nybegynnere og erfarne.
INTERNASJONAL PRIS 9.200,-

-1000,-
NÅ 4.900,-
Få med startpakken GRATIS!

Få med komplett startpakke Gratis!
- Verdi 4.200,- (Ved kjøp av alle kajakker over kr 4100,-)

Kombi dekksbag/ryggsekk av høy kvalitet

- SeaBird carbon åre 1890,- - SeaBird spruttrekk 530,- - SeaBird padlevest 990,- - SeaBird dekksbag 790,-

Expedition HV/LV
Testvinner i stor havkajakktest gjennomført av bladet "Padling".
INTERNASJONAL PRIS 12.600,-

VÅR BESTSELGER OG 71° NORD KAJAKK

-1000,-
NÅ 5.900,-
Få med startpakken GRATIS!

Prisvinner i Australia for årets "Kayak Innovation 2014"!

-600,-
NÅ 4.150,-
Få med startpakken GRATIS!

Expedition Åfjord Pro
Havkajakkens svar på Mini Morris som er perfekt for hobbypadlere.
INTERNASJONAL PRIS 7.200,-

VÅRE BUTIKKER

VESTBY, Vestbyveien 155 (V/ Norwegian Outlet)
STAVANGER, Ålgård Sandnesveien 38
TRONDHEIM Falkenborgvegen 24
BERGEN, Åsane Byggsenter Salhusvegen 55

Nettbutikk www.kajakk.net

Tlf: 93 40 67 27 E-post: info@seabirddesigns.no
Åpningstid: Man-fre 10-18, Tor 10-19, Lør 10-16

SeaBird Designs of Norway

AllTemp

Godt utvalg av flere kvalitetsprodukter hos ClimaNorge.no

Bort med lukt og fukt

SORPSJONSAVFUKTERE
- Spesiallaget for norske forhold
- Sorpsjonsavfuktere som er effektive i minus- og plussgrader
- Vi har rett avfukter til din båt
- Egnet til båt, hus, lager, kjøkken, kjeller, hytte og mye mer

OZONGENERATORER
- Miljøvennlig og uten kjemikaler
- Uskadeliggjør mugg, sopp, bakterier og virus
- Fjerner bl.a. diesel-, fisk-, røyk- og mugglukt
- Digitalstyring og mulighet for slange
- Egnet til hotellrom, søppelrom, båt, bil, boligrom, kjøkkenavtrekk og mye mer

FUKTFJERNER
- Uten giftig indikator
- Brukes om igjen og lekker ikke
- 1 års garanti
- Tørkes i mikroen
- Egnet til safe, våpenskap, campingvogn, båt, bobil, monter, skuffer og skap

• Multibruk • Kontaktspray • Rustløser • Fortrenger vann • Tørker ikke og smører • Aktiv over tid • Saltsvannsbestandig

RSMAGASINET

UTGIVER:
Redningsselskapet
NO 954 360 709 MVA

ANSVARLIG REDAKTØR:
Frode Pedersen
E: frodep@rs.no
T: 907 22 391

REDAKSJONSSJEF:
Tanja Krangnes
E: tanjak@rs.no
T: 907 37 421

REDAKSJONEN:
Lars Kristian Mosby Enger
E: lars.enger@rs.no
T: 905 78 279
Marianne Bergseth
E: marianne.bergseth@rs.no
T: 472 72 228
Ove Helset
E: ove.helset@gmail.com
T: 417 90 177
Janna Myerschough Aarvik
E: janna@rs.no
T: 476 10 602
Oddbjørn Nesje
E: Oddbjorn.Nesje@rs.no
T: 908 73 369

ART DIRECTOR:
André Van Ingelgem,
Leonberg Reklamebyrå

TRYKK/FERDIGGJØRING:
Vestjysk Rotation AS
ISSN 1894-1982

UTSENDELSE:
Bladet sendes Redningsselskapets medlemmer og faste støttespillere.
Godkjent opplag: 178 134
Pris løssalg: 69 kr

FORSIDEBILDE:
Tanja Krangnes

ANNONSER:
Salgs Forum AS
Augelandsmyrå 2, 4016 Stavanger
T: 51 31 57 00 / F: 51 31 57 01
E: post@salgs-forum.no

MEDIEPLAN 2016/17:

Utgave	Materiellfrist	Utgivelsesdato
RS Magasinet nr 1/17	27.01.2017	27.02.2017
RS Magasinet nr 2/17	12.05.2017	12.06.2017
RS Magasinet nr 3/17	18.08.2017	18.09.2017
RS Magasinet nr 4/17	27.10.2017	27.11.2017

KONTAKTINFORMASJON:
Redningsselskapet
Drammensveien 288
Postboks 103, 1325 Lysaker
E-post: post@rs.no
Sentralbord: 06757

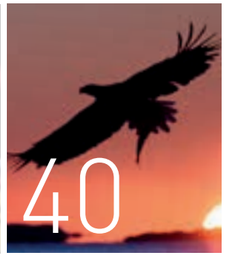
WWW.RS.NO

SOSIALE MEDIER
Twitter, Facebook,
Instagram, Vimeo og
Flickr: Redningsselskapet
Snapchat: rsredning

Fagpressen OPPLAGSKONTROLLERT

Innhold

S/08«MAYDAY, MAYDAY! DET ER ÆGIR» **S/20**VERNE-VERDIGE OG OPTIMISTISKE **S/26**MANNEN FRA HAVET **S/34**VIL STYRKE DYKKERBEREDSKAPEN **S/36**DYKKET SIDE 1977 **S/56**VIL HA GRATIS RETURORDNING FOR VRAKPANT **S/58**STOLT VINNER AV NANSEN-PRISEN **S/62**REDNINGEN **/62**70 ÅR I REDNINGS-FORENINGA SAMHOLD **S/86**LYST PÅ EN REDNINGSSKØYTE? **S/93**LAG JULEPYNT AV SJØKART



Faste spalter

S/07LEDER **S/16**NYTTIGE DINGSER **S/33**GENERALSEKRETÆR RIKKE LIND **S/48**KYSTEN RUNDT **S/68**KJETIL ØSTLI – NEI TIL HAVET SOM VERDENS SØPPELDYNGE **S/75**KRONIKK – SLEPEKAPASITETEN LANGS KYSTEN MÅ STYRKES **S/78**PRAKTISK **S/85**ODDBJØRN NESJE – I MARGEN **S/92**BÅTNYTT

Våre samarbeidspartnere

Faddere for redningsskøyter

Johannes Slaattun

Oslo Havn KF

VI HEIER PÅ NORSK BÅTBRANSJE

FRODE PEDERSEN
ANSVARLIG REDAKTØR
frodep@rs.no

Uten en sterkere båtbransje, gode båtorganisasjoner og en større satsing på å legge forholdene til rette for et godt båtliv, tar vi ikke båtfolket på alvor. Bedre vilkår vil handle om gevinster og synergier i en bransje jeg – og mange med meg – ønsker alt godt. Jeg ber politikerne innstendig om å sikre best mulig levekår for båtfolket og bransjen som har så stolte tradisjoner at de fortjener oppmerksomhet framfor saldering. All gleden ved båtlivet kan ikke tallfestes, men vi vet at det gode og trygge liv påvirker folkehelsen og kan bety mye for utgiftene på statsbudsjettet. Kanskje Norboat burde foreslå en delegasjonsreise til Finland, for der kan norske politikere lære en del om sisu og tro på egne produkter. Kanskje kunne vi bli best i verden på miljøvennlig produksjon, kanskje kunne vi videreføre prosjektet, som en gang ble startet av Pål Solli og Goldfish, med å utvikle egne elektriske utenbordsmotorer? Alle snakker om det grønne skifte, men få gjør noe med det. Hvem tar opp hansken?

Jeg leser med stor interesse en sak i bladet Båtliv hvor Henrik Askvik, selveste Askeladden i norsk båtbransje, snakker om formidabel oppgang i bransjen, der hans båtmerke faktisk har vært med på å snu nedgangstider til oppgang. Etter en runde i bransjen tror jeg dette gjelder mange flere, og trenden begynte allerede i fjor. Forhandlere meldte om tomme lager og for få båter i produksjon ute i Europa til at de klarte å dekke markedet. Et marked som ikke lenger er like lojalt, og som i seg selv er uforutsigbart og gir store svingninger.

Askvik og Askeladden har økt omsetningen med 30 prosent, eller 30 millioner kroner om du vil. Han roser sine polske samarbeidspartnere for stor profesjonalitet og rasjonalitet med hensyn til utvikling og bygging av nye båter. Han er ikke alene.

Norsk båtbransje startet utflaggingen til Polen og Litauen for ti år siden. For elleve år siden var jeg på et, for meg som fersk båtjournalist i Båtliv, meget viktig møte for norsk båtbransje i Arendal. Alle var der; produsenter, importører, forhandlere, men den viktigste aktøren på møtet var kanskje Robot Norge. I 2005 var det fortsatt mange som produserte båter i Norge, Polen var bare for de med gode nerver og lite vett. Siden da har Polen blitt en av Europas sterkeste produsenter av fritidsbåt, og tallene peker oppover.

Poenget mitt er at hadde flere i norsk båtbransje den gang lyttet til innspillene fra robotene fra Rogaland, ville kanskje tilstanden til norsk båtbransje vært en annen. Jeg husker jeg hadde en samtale med den utmerkede Roger Hansvik etter det møtet. Han sa at; vi kan ikke utfordre arbeidsplassene i lokalsamfunnet, da blir vi «drept». Det sier vel egentlig noe om hvor tradisjonsbundet og samfunnsengasjert lokale båtprodusenter var.

Spørsmålet mitt var om det ikke snart var på tide å se på mer rasjonelle produksjonsmetoder? Om ikke bransjen burde gå sammen om en felles produksjonslinje et sted midt i Norge, slik at alle som laget båter kunne få ned kostnadene ved å leie seg inn på et anlegg som kunne gå 24 timer i døgnet, der arbeidsstokken som skulle ta seg av de mest arbeidsintensive oppgavene i produksjonen het Robot til etternavn? Finnene var der for å overbevise. Hydrolift hadde allerede en linje hvor de brukte roboter i deler av produksjonen. De hadde til og med gått bort fra tradisjonell gelcoat til å lakkere båtene. Ti år etter spør jeg: Med svak kronekurs og et marked på tur opp, kan vi sette robotene i arbeid og gjenreise stolte tradisjoner?

Dette sies ikke i etterpåklokskapens lys, som journalist stilte jeg spørsmålene da det begynte å rakne i produsent-Norge. Fra å være Europas ledende fritidsbåtprodusent på 60-tallet, var vi i ferd med å bli minimert til et land med nesten bare importørledd. Skipperne i bransjen flagget ut, en etter en. Mange fordi de tenkte bås- og lokalpolitikk, og ikke som en bransje. Hvor var Norboat? Hva skjedde med Arena-fritidsbåt? Hvor var de nytenkende og dristige skipperne?

Jeg mener ikke at bransjen kan vokse seg sterk igjen ved å satse kun på roboter. Moderne kunnskap og innsikt er selvsagt noe vi mennesker fortsatt forvalter. Roboter gjør det vi programmerer dem til å gjøre. Derfor er det også med en stor porsjon skepsis jeg ser at videregående skoler legger ned tilbudet om en båtbyggerutdannelse. Kan man ikke heller tenke offensivt og bytte ut noe av tiden en bruker på å høvle bordganger, med dataverktøy? Dette opptar blant andre Erik Brauner, opplæringsansvarlig i Norboat, som stilte spørsmålet til politikerne i en høring om sjøsikkerhet på Stortinget tidligere i høst.

Mange sier at de beste overlever uansett. Nisjene, de som tenker nytt, eller de som tør å stå stormen igjennom. Saga seiler videre i både mot- og medvind, og har en stolt merkevare som forvaltes av tredje generasjon. «Direktørbåten», og for mange nordmenn selve drømmebåten heter Viknes, de melder også om positivt salg. Og så de to rebellene Solli og Eker da, med interesse for alt som er ekstremt og går fort, forvalter de varemerkene Goldfish og Hydrolift. Framoverlente, nyskapende, utenfor boksen, custom-made. Stikkord som gjør at man kan overleve i Norge rett og slett ved å leve litt dristig!

Jeg nevner disse fire spesielt, med opplagt risiko for å glemme noen av de som stadig prøver å blåse liv i gamle båtmerker, men som dessverre ikke har sjekket i lommeboka hva som ligger der. Andre store norske produsenter som har valgt å holde seg i Norge, men som har flagget ut all produksjon til Polen eller Litauen, er Windy og Marex. Fantastiske merkevarer som mange av oss så gjerne skulle ha sett i en moderne produksjonshall her hjemme. Fremsnakker vi de som tenker utenfor boksen, får vi også rose de som klarer å beholde merkevaren norsk med en touch av polske «roboter»!

«MAYDAY, MAYDAY! DET ER ÆGIR»

DA REDNINGSSKØYTA «ÆGIR» GIKK RUNDT UTENFOR LISTA I HØST VAR DET LUFTENS REDNINGSMENN I 330 SKVADRONEN SOM KOM HAVETS LIVREDDERE TIL UNNSETNING.

TEKST OG FOTO: *Tanja Krangnes*

På kvelden 29. september får politiet varsel om at én person, kanskje to, er tatt av en bølge (eventuelt brottsjø) på en molo på Borhaug på Lista, i Farsund kommune. Ikke lenge etter er et Sea King-helikopter fra 330 skvadronen på Sola og redningsskøyta «Ægir» fra Farsund i gang med å søke.

Da meldingen om at en person er funnet i fjæresteinene av folk på land kommer, ber Hovedredningssentralen om at Sea King og redningsskøyta fortsetter søket etter den andre mulige savnede utenfor moloen, der bølgene er mellom åtte og ti meter høye. Det blåser liten storm, og himmelen er svart.

«MAYDAY, MAYDAY. DET ER ÆGIR». Stemmen til styrmann Jan Adolfsen er rolig, men meldingen som når Rogaland Radio over VHF-kanal 16 er dramatisk. «Det er totalhavari», fortsetter Adolfsen. Radiooperatøren spør om hva som har skjedd. «Vi har sveve rundt her», er svaret.

RS «Ægir» er tatt av en brottsjø, og har gått rundt to ganger. Motorene har stoppet, alarmene uler og det lukter røyk. I bekmørket om bord har mannskapet likevel klart å finne den håndholdte nødradioen.

Rogaland Radio formidler maydayropet til Sea King, som bare er noen hundre meter fra redningsskøyta.

Livredderne. F.v. Kapt. Øyvind Solaker (flyver), Kapt. Stein Erik Ansethmoen (systemoperatør) og løytnant Sveinung Tjessem (redningsmann). De tre andre i crewet var Kapt. Erland Karlsen (fartøysjef), lege Kristin Tønsaker og Kjetil haug (maskinist).

Samtidig kommer det en ny melding fra «Ægir»: «Det er fyr om bord i tillegg nå, så vi håper vi blir plukket opp snart!». Et brannslukningsapparat har løst seg ut og tømt ni kilo med pulver utover hele salongen under dekk. Røyken fra apparatet ligger tett, og forveksles med røyk fra brann i de hektiske minuttene.

«Vi er i posisjon, og vi er i ferd med å starte heisoperasjon», melder Sea King tilbake.

«Kan dere greie å evakuere oss?», spør Adolfsen.

«HOPP I SJØEN, HOPP I SJØEN, HOPP I SJØEN!»

Området der «Ægir» har havarert er grunt, bølgene bryter og går bratte nok til å velte 50 tonn med redningsskøyte. Redningsaksjonen er krevende og potensielt farlig. Fra cockpit ser fartøysjef Erlend Karlsen at redningsskøyta gjør ukontrollerbare kollbøtter. Hun går i sirkel, til dels sideveis i sjøen, med nitti grader slagside og hele styrhuset nede i sjøen. Går hun rundt igjen? Kommer de seg ned i tide? Å heise redningsmannen ned på dekk er ikke forsvarlig. Skøytemannskapet må hoppe over bord.

Helikopteret og «Ægir» har fått direkte kontakt via den håndholdte radioen, men bråket fra alarmene, sjø og helikopter-rotorene gjør det nærmest umulig å kommunisere. Beskjedene blir korte. «Hopp i sjøen én og én», når gjennom støyen. «Det er mottatt», bekrefter styrmannen.

Hengende under helikopteret frykter redningsmann Sveinung Tjessem at båten skal bli knust mot moloen. «Vi må få dem opp før de treffer noe hardt», tenker han.

Redningsmannen har ikke sambandskommunikasjon med helikopteret og vet ikke hvorfor mannskapet ikke kommer ut av styrhuset. Han frykter at de tre har blitt kvalt av røyken der inne, og at det blir hans jobb å ta seg inn i skøyta og bære dem ut en etter en.

OM BORD I REDNINGSSKØYTA HAR DE FUNNET REDNINGSDRAKTENE.

Helikopteret retter søkelyset mot styrhuset for å gi dem arbeidslys. Skipsfører Thor Hugo Johansen har fått skuldra ut av ledd under den første velten. Han kjenner knapt smertene takket være adrenalinet i kroppen. Maskinsjef Csaba Lango og styrmann Jan Adolfsen hjelper ham på med drakta. Etter noen minutter er de ute på akterdekket, og alle tre gir tommelen opp i retning helikopteret. De er klare.

Redningsmannen er vinsjet ned så lavt som mulig under helikopteret. Innimellom må han løfte opp svømmeføttene for ikke å bli tatt av bølgene. Han vil være så nær som mulig når førstemann hopper, det vil spare sekunder.

Systemoperatør Stein Erik Ansethmoen sitter i døra og styrer helikopteret med en joystick. Han må også følge med skøyta som driver ukontrollert rundt, og samtidig unngå at redningsmannen eller skøytemannskapet vikler seg inn i tauverket som henger etter båten.

NÅR KOMMER NESTE BØLGE SOM BRYTER?

Sveinung Tjessem følger årvåkent med utover sjøen. Hans største bekymring er at en bølge skal treffe idet han får en person inn i slynga. Henger de sammen med en slakk vaier vil de bli vasket rundt og rundt i bølgene. Da avgjør bare flaks eller uflaks hvordan det går. I helikopteret observerer andreflyver Solaker sjøen gjennom nattbrillene. Mannskapet i døra følger bølgene når de kommer inn i det hvite søkelyset. Kommer det en stor bølge venter de på neste anledning.

Redningsmann for alltid. Sveinung Tjessem planlegger å bli i samme jobb til han går av med pensjon som 60-åring.

HANS STØRSTE BEKYMRING ER AT EN BØLGE SKAL TREFFE IDET HAN FÅR EN PERSON INN I SLYNGA. HENGER DE SAMMEN MED EN SLAKK VAIER VIL DE BLI VASKET RUNDT OG RUNDT I BØLGENE.

Motto. Vi redder liv.

Thor Hugo Johansen hopper først, en stor kar med redningsdrakt i størrelse Small, og med skuldra ute av ledd. Etter fem-seks svømmetak er redningsmannen borte hos ham. Pickupen går greit, ingen bølger lager vansker.

Nummer to til å hoppe, Jan Adolfsen, tas av en brottsjø mens Tjessem heises ned. Han blir liggende inne i det frådende skummet, ute av syne for redningsmannen. Men oppdriften i redningsdrakten

◀ Sekunder før. Denne kjempebølga var det siste som ble fanget opp på det varmesøkende kameraet om bord, før båten gikk rundt og bildet gikk i sort.

▼ Dramatisk forlis. RS «Ægir» var uten styring i mørke og enorme bølger da hun til slutt havnet i fjæresteinene.

fører ham oppover og Tjessem ser igjen den oransje drakten han skal ha tak i, rundt hundre meter fra der styrmannen lå for fire-fem sekunder siden. Helikopteret bytter posisjon og får etter hvert Adolfsen om bord.

Rett før maskinsjefen skal hoppe, fører en stor bølge redningsskøyta nærmere land. Csaba Lango skjønner at det er for risikabelt å hoppe, han huker seg ned bak rekka for å unngå å bli truffet av bølgene. Få sekunder senere står skøyta i rullesteinsfjæra. Bølgene nærmest eksploderer opp over styrhuset, men bare akterenden beveger seg. Dermed kan pickupen skje fra dekk. Da sistemann heises inn og døra lukkes, får redningsskøytemannskapet tommelen opp fra alle om bord. Så setter de kurs for Sola.

SOLA LUFTHAVN, 21. OKTOBER.

330 skvadronens 12 Sea King-helikoptere er fordelt på fem baser og et detasjement fra Rygge i sør til Banak i nord. I løpet av ▶▶

Øver med redningsskøytene. Crewet forteller at kollegene på redningsskøytene aldri sier nei til å øve, uansett vær og tidspunkt. Slik bidrar de til å produsere 330 skvadronens beredskap.

sine 43 år i tjeneste har de 12 utgavene av «den gamle damen» – som mannskapet så kjærlig kaller helikoptrene – vært 170 000 timer i luften (det tilsvarer 20 år, red.anm.) og reddet eller assistert 39 000 mennesker.

På Sola møter vi fire av de seks i crewet som reddet mannskapet på «Ægir»; fartøysjef Erland Karlsen, flyver Øyvind Solaker, redningsmann Sveinung Tjessem og systemoperatør Stein Erik Ansethmoen.

– Jeg har aldri vært med på å redde andre redningsmenn. Det bidro til at oppdraget ble ekstra spesielt. Bare minutter før deltok vi jo i søk sammen, og rett etterpå skal vi redde dem, sier Solaker.

Det opprinnelige oppdraget var i sluttfasen da «Ægir» ropte «mayday». Om bord i helikopteret ventet de på bekreftelse på at kun én person hadde falt i vannet fra moloen, og at søket kunne avsluttes.

– Så plutselig står du i en helt annen redningsaksjon. I motsetning til de fleste andre oppdrag, var det ingen tid på å forberede seg. Å snu om hodet til en så skarp aksjon krevde litt energi, forklarer Tjessem.

KOLLEGER OG ØVINGSPARTNERE

– Oppdraget er dramatisk på grunn av været og området det skjedde i. Et annet aspekt er at det er kolleger vi trener med hver eneste uke. Denne er høyt opp på listen over dramatiske aksjoner, sier Karlsen.

– Når slike spektakulære oppdrag går bra, så gjør det noe med deg. Idet adrenalinet går ut av kroppen, får man en god følelse selv om vi har gjort dette mange ganger. Du ser at du gjør en jobb som er viktig, legger Ansethmoen til.

Redningskollegene på sjøen imponerte dem.

– De var proffe som bare juling. De gjorde akkurat det de skulle. De gjorde det lett for meg, sier redningsmann Tjessem, som ikke er i tvil om at redningen av «Ægir»-mannskapet er den mest dramatiske aksjonen i løpet av hans 14 år som redningsmann.

FAKTA

330 SKVADRONEN

- Operativ som redningsskvadron fra 1. mai 1973, etter at Justisdepartementet tre år tidligere vedtok å kjøpe ti redningshelikoptere av typen Westland Sea King.
- Bakgrunnen for innkjøpet og opprettelsen av redningsskvadronen var danskebåten MF «Skagerak» sitt forlis i 1966. Under redningsaksjonen fikk Norge bistand av et nyinnkjøpt dansk redningshelikopter, som viste seg å være et svært effektivt hjelpemiddel i sjøredningsaksjoner.
- Skvadronen har i dag 12 Sea King-helikoptre og baser i Banak, Bodø, Ørland, Sola og Rygge samt et detasjement i Florø. Ledelsen er stasjonert på Sola flystasjon.
- 330 skvadronens hovedoppgaver er å gjennomføre søk- og redningsoppdrag (SAR). Ambulanseflying, katastrofehjelp og spesialoperasjoner er sekundæroppgaver. Helikoptrene har rundt 1 500 oppdrag årlig.
- Et crew består av to flygere, en systemoperatør (navigatør), en maskinist (heisoperatør), en redningsmann og en anestesilege (sivilt ansatt). De bor på basen i vaktperioden, og har 15 minutters responstid.
- Innen 2020 skal dagens helikoptre erstattes av 16 nye, italienske helikoptre av typen Agusta Westland AW101. Leverandøren ble integrert i moderselskapet Leonardo-Finmeccanica tidligere i år, og helikoptet endret dermed navn til Finmeccanica AW101.
- Det første redningshelikopteret ankommer Sola i april 2017, der det skal gjennom en ettårig test- og evalueringfase før det settes inn i tjenesten.

Kilder: Forsvaret.no, Wikipedia og Teknisk Ukeblad

.ristløsninger
FOR BRYGGE- OG KAIANLEGG
www.pcpnorge.no

GAVENE SKAL FREM.
TRYGT. UANSETT HVOR.

PcP. Norge AS leverer varmegalvaniserte, sjøvannsbestandige hullrister og opptreksplater som egner seg godt i maritime miljøer. Ristene gir den beste grad av sklisikkerhet og gir høy styrke i forhold til egenvekt.

Dette er produkter av samme kvalitet som de som brukes offshore og som har vært i bruk siden 1970 tallet, og som har vist seg å holde i flere tiår med et minimum av vedlikehold.

PcP Norge AS Lagerveien 23 Postoks 278 4066 Stavanger T: +47 51950050 post@pcpnorge.no www.pcpnorge.no

www.polarcirkel.com

Tøffest i familien...

Transportetappen til hytta, unger på vannski eller en fisketur med hele familien? Helst skal det være blikkstille og sol fra blå himmel, men av og til kan det være tøffe forhold på sjøen. Da er det greit å ha klassens mest robuste båt, som tåler det aller meste. Polarcirkel Sport trenger nesten ikke vedlikehold og da kan du jo bruke enda mer tid på sjøen.

polarcirkel™

Helgeland Plast AS · 8607 Mo i Rana · Tlf: 75 13 95 00 · polarcirkel@akvagroup.com · www.helgelandplast.no

Baugplatform med pulpits gjør det lettere og sikrere å komme i land når man gjør strandhugg. Både baugplatform, baugkasse og dørk har sklisikring.

Polarcirkel Sport leveres med skråskjærte pontonger med integrerte trinn og håndtak. Dette er en ekstra sikkerhetsdetalj som gjør det lettere å komme ombord hvis man frivillig eller ufrivillig havner i vannet.

Solide brygger
– uansett hvor du bor!

Kontakt oss i dag for en prat om dine brygge-behov!

Indre Oslofjord eller ytre Helgeland – uansett hvor du legger ut brygger må du vite at de tåler arktiske værforhold.

Wee Marines bryggesystemer har blitt testet i værutsatte forhold på Vestlandet, og er bygget for de tøffeste påkjenningene. Våre flytebrygger og utriggere beskytter båtene hele året igjennom, samtidig som de er både praktiske og trygge i bruk.

Wee Marines utriggere er dessuten markedets mest moderne med innebygget LED-belysning og issikre flytere. Utriggerne leveres også med «AutoMooring» – vårt eget innebygde fortøyningssystem.

Våre brygger er nå videreutviklet med smarte kabelgater for enkel etter-montering, og 2014-modellene kan leveres med kraftig FRP-dekk. Les mer på wee-marine.no

WEE MARINE SYSTEM

– det trygge bryggevalget

www.wee-marine.no | Tlf.: 982 18 155 | E-post: aage@wee.no

Confidence by Control
SIDE-POWER
Thruster • Windlass • Steering • Stabilizer

Innovasjon & Erfaring

Verdens mest komplette utvalg av DC thrustere
Med over 120 DC modeller på programmet, kan du være trygg på å finne den mest optimale thrusterløsningen for din båt. Sleipner er verdens ledende produsent av elektriske og hydrauliske thrustersystemer for båter inntil 140 fot.

PRO serien med hastighetsregulerte thrustere
Alle thrustere i PRO utgave leveres med en DC effektkontroll som trinnløst regulerer thrusterens skyvekraft. I tillegg til fordeler som lengre kjøretider, lavere støy og informasjonsdisplay i kontrollpanelet, byr systemet på en unik HOLD-funksjon. Systemet kan også ettermonteres på de fleste Side-Power thrustere. Les mer på våre hjemmesider.

Side-Power Ankervinsjer
Etter oppkjøpet av Engbos markedsledende ankervinsjer, tilbyr nå Sleipner de fleste av disse modellene i en oppgradert utgave. Nytt av året er bl.a. to nye kontrollpanel, samt helt nykonstruert elektronisk vinsjkontroller. Se hele produktporteføljen på våre hjemmesider.

8-kanals fjernkontroll
I den nye serien fjernkontroller fra Sleipner, lanseres en ny modell RC-23E, som kan kontrollere inntil to thrustere og to ankervinsjer. Leveres ferdig programmert i komplett sett med fjernkontroll, holder, halssnor, mottaker og kabelstokk ferdig tilpasset Side-Power produktene.

SE FLERE KVALITETSPRODUKTER PÅ WWW.SLEIPNER.NO

PRODUSERT AV
SLEIPNER MOTOR AS

Nyttige & smarte *juledingser*

TEKST: *Lars Kristian Mosby Enger*

IR-kamera til mobilen

Med en termisk sensor blir telefonen din omgjort til et varmesøkende kamera. Flir One kan ikke bare brukes til å se etter mennesker i sjøen om natta, men kan også brukes til å avdekke varmelekkasjer i huset. Flir benytter en patentert MSX-teknikk for å gi så tydelige bilder som mulig. Hver gang du tar et varmebilde tar du også et vanlig bilde som kompletterer varmebildet med fysiske detaljer.
Kameraet kobles i strømpluggen på mobilen og er tilgjengelig for både iPhone og Android-telefoner. Flir One får du for 2 590 kroner på **teknikkmagasinet.no**

«Automatisk» lensing

Lensman har vært på markedet i en del år allerede, men har nå kommet i ny og forbedret utgave. Lensepumpa utnytter bevegelsene båten får av bølgene mens den ligger til kai med stram fortøyningsline. Lensman monteres i tauet mellom båt og land, og sørger for at båten lenses ved hjelp av pumpebelgen som trekkes sammen av bevegelsen i båten. Dermed blir båten tømt, i alle fall i prinsippet, mens du gjør andre ting. Ifølge produsenten klarer den 2 500 liter vann i døgnet.
PRIS: 599 kroner
maritim.no

Flytevest for voksne

Regatta CompactSafe er en kompakt redningsvest som også de mest hardnakkede vestmotstanderne bør kunne leve med. Den er fullt ut godkjent som flyteplagg, og festes som en rumpetaske rundt hofta. Vesten krever at den utløses manuelt. Den må også dras over hodet før den utløses.
PRIS: 1 400 kr
(men du får den på tilbud hos motor-huset.no til 790 kroner).

Ny app: RS SafeTrx erstatter RS App

Redningsselskapet lanserer RS SafeTrx, som er en rendyrket sikkerhets-app for alle typer båter. Den gjør det enkelt å melde fra hvis du havner i en nødsituasjon, samtidig som den inneholder nyttig info om havner, værmelding og nærmeste redningsskøyte.
Appen, som erstattet dagens RS App, har en rekke nye funksjoner. Du kan legge inn kontaktinformasjon til pårørende, slik at appen kan sende ut automatisk OBS-varsel dersom du ikke ankommer destinasjonen til forventet tid. Redningsselskapet og Kystradioen varsles også hvis forsinkelsen blir stor. Du kan dessuten lagre informasjon om fartøyet, som sammen med din posisjon sendes automatisk til Hovedredningssentralen ved en nødsituasjon.
Appen har prosedyrer for nødoppkall på VHF-kanal 16 og nyttig informasjon om blant annet sjømerker og fyrlykter. Velger du for eksempel at fartøyet er en seilbåt, får du opp relevant informasjon for seilere.
Appen er gratis, og fungerer på iPhone og Android–telefoner.

Klar for båttur

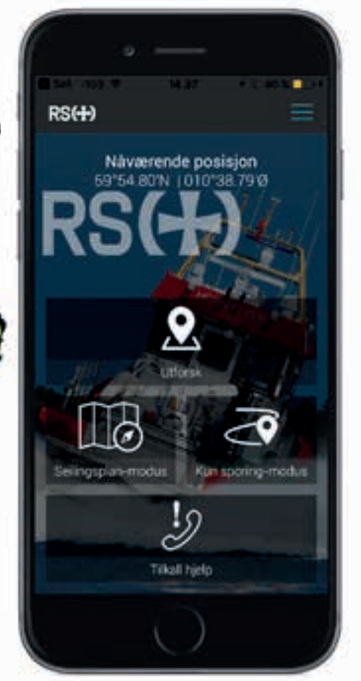
Har du en mindre dagsturbåt uten bysse og kjøleskap, kan kanskje denne kjølebagen være noe å ønske seg til jul. Den holder drikke og mat kald, samtidig som den har komplett sett med glass, tallerkener og bestikk til fire personer. Den har også en korketrekker, ostekniv og salt/pepperbøsse.
PRIS: 479 kroner
maritim.no

Poleringsmaskin til far

En poleringsmaskin gjør båtpussen enklere. Denne nye modellen fra Turtle Wax koster 1 499 kroner og lover å gjøre poleringen til en lek.
Motoren har 850 watts effekt og trinnløs hastighetsregulering. **bilxtra.no**

Proaqua oppblåsbar kajakk

Sjøen er for alle. Denne inngangsbilletten koster 1 298 kroner, og burde være perfekt for friluftsinteresserte uten båtplass og garasje. Denne kajakken er oppblåsbar og dermed enkel å frakte med seg fra huset, eller finne frem fra stuerommet om bord. Anmeldelsene hos Clas Ohlson tyder på at folket er meget fornøyde med denne oppblåsbare båten. Bare husk å ikke legge ut på langtur på de syv hav med denne farkosten.
clasohlson.no



Lue fra Devold

RS-lua er laget av 100 % merinoull.
Lua isolerer godt og regulerer kroppstemperaturen optimalt.
Fleece på innsiden gjør den svært behagelig mot huden.
Kjøper du RS-lua i julegave støtter du også vårt arbeid for sjøsikkerhet.
PRIS: RS-Medlem, 299 kroner
rs.no/nettbutikk

Varm i vinter

RS-blaatrøiene fra Devold Classic av 100 % ren ny ull. Opprinnelig laget for fiskere og sjøfolkene på Redningsselskapets skøyter, som brukte disse som mannskapsgensere fram til 1960-tallet. I dag har de blitt populære mellom- eller ytterplagg i kaldt vær. Str.: S-3XL.
PRIS: RS-medlem, 1089 kroner
rs.no/nettbutikk

Kikkert som flyter

Fujinon Mariner WPC-XL er en skikkelig kikkert for skikkelige båtfolk. Den er vanntett og flyter selv uten den medfølgende flytestroppen. Forstørrelsen er 7x50. Kikkerten har også innebygget belyst kompass med nøyaktighet på ±1°. Men kvalitet koster.
PRIS: 2 295 kroner.
seatronic.no

Skal du fiske eller få fisk?

På båttur kan man lage seg et lite bål eller legge fisk i folie på grillen. Ekstra stas er det om den er selvfisket. En god sjøørret er ikke å forakte. Med gode sluker øker du sjansen for å få fisken om bord. Dette settet til 129 kroner hos xxl.no fra Sølvkroken innholder sjøørettslukene Morild Seatrout, Gamba og Buch Rill. En blank Møresild med sort stripe øverst regnes nærmest for doping innen sportsfiske. Den får du for drøye 40 kroner i de fleste sports- og friluftsbutikker.

Medlemskap i Eliasklubben

Hva med et medlemskap i Eliasklubben til junior? Klubben for små kapteiner setter fokus på sikkerhet på og ved sjøen på en gøyal måte. Som medlem får barnet velkomstpakke med den populære RS-bamsen «Kai», tøft Elias-sikkerhetsarmbånd, høydemåler med Elias-reglene, aktivitetshefte og et ombordstigningskort til de ekte redningsskøytene. I tillegg kommer spennende julepakke og sommerpakke.
Medlemskap: PRIS 249 kroner i året
eliasklubben.no

Slapp av med en god bok

John Michelets bokserie om krigsseilerne er et spennende og imponerende verk som de fleste sjøfolk vil sette pris på å lese. Det er kanskje heller ikke så dumt å legge vekk telefonen og iPaden og finne frem ei god bok i romjula. Historien om skogsmatrosen Halvor Skramstad fra Rena er første bok i serien. En sjøens helt – brennende skip er den siste boka av foreløpig totalt fem mursteiner.
Skogsmatrosen: PRIS: 179 kroner
Brennende skip: PRIS: 349 kroner
haugenbok.no

Stemning i båten

Levende lys skaper stemning om bord. Sørg for å ha en skikkelig telyslampe, som ikke velter. Denne fra Delite har maritim utforming og er spesielt designet for bruk om bord. Bruk gjerne et elektrisk telys for å være på den sikre siden.
Prisen er 439 kroner. seatronic.no

Godlyd i båten

Gussi har hatt stor suksess med sine små kompakte stereoanlegg for båt. Sist ut er DAB+-spilleren som streamer musikk trådløst fra telefon eller nettbrett via bluetooth eller AUX. Med DAB+ er man også forberedt på slukkingen av FM-nettet. Forsterkeren leverer 4x45 watt og er helt vanntett.
PRIS: 1 999 kroner. marineshop.no

Bli sett i mørket

Det er påbudt å ha lanternene tent etter mørkets frembrudd. På små båter med under syv meters lengde holder det med en rundtlysende lanterne, som denne fra Båtsystem. Den monteres med sugekopp på et passende sted og lyser vel hjelp av tre AAA-batterier.
PRIS: 249 kroner
clasohlson.no

RS-julekalender

Husk å følg med på Redningsselskapets julekalender på Facebook, der du blant annet kan vinne disse hjemmestrikkede vottene.

Gummiarmert redningsstige

Vi i RS er opptatt av sikkerhet. En redningsstige eller leider kan fort redde liv ved brygga. Is og bølger kan skade stigen. Det har Wee Marine gjort noe med. De lanserer nå en ny redningsstige i armert fiberkompositt som passer til alle typer kaianlegg og flytebrygger. Stigen har gummikoblinger med innvendig kabel som gjør at den tåler harde enkeltstøt eller langvarige påkjenninger, enten det er fra drivis, strøm, båter eller andre objekter. Størrelser fra 85 til 400 cm.
PRIS: Starter på 3500 kroner. wee.no

VERNEVERDIGE OG OPTIMISTISKE

VERDEN HIGER IKKE LENGER ETTER NYE TREBÅTER. MEN TREBÅTBYGGERNE HOLDER STAND. DET FINNES TIL OG MED UNGE MENNESKER SOM SATSER PÅ YRKET OG TROR PÅ FRAMTIDEN.

TEKST OG FOTO: *Lars-Ludvig Røed*

To eiere, to lærlinger. Staben på Nesodden Båtbyggeri og snekkerverksted er liten, ung og optimistisk. Fra venstre eier Bjørn Fiskebøl, lærling Tord Sigmund Aamodt Bentsen, lærling Bjørn Galdal, eier Jon Anders Holten.

Tåken ligger lavt over fjord og fartøyer, den kjølige høstdagen peker mot en kald vinter. Men inne på pauserommet på Svestad brygge er det varmt, her er kaffe, brødskiver og kjeks. Og optimisme.

– Jeg vil føre tradisjoner videre, føre fortida inn i framtida.

Han har langt hår, skjegg og tatoveringer, lua er på også innendørs. Men 24-åringen Tord Sigmund Aamodt Bentsen er altså opptatt av tradisjoner. Så engasjert at han i de neste to årene – som lærling – vil jobbe for det han muntert kaller en luselønn. Noen store penger vinker heller ikke der framme. Han vil rett og slett bli trebåtbygger. Lære seg et fag, ta vare på et håndverk.

VERNEVERDIGE FAG

Offentlige rapporter og nettsider kaller dem verneverdige fag. Fordi det ikke lenger er noen selvfølge at faget klarer seg på egen hånd. Vi snakker om buntmakere, gravører, salmakere m.fl. Og altså trebåtbyggere. I en verden full av plast og kompositt og metall skal også trebåtbyggeren finnes.

Og ja, de finnes. Det finnes også noen unge mennesker som i 2016 tar sjansen på å utdanne seg, på å leve av å kunne bygge og reparere trebåter. Men mange er de ikke.

HAN VIL RETT OG SLETT BLI TREBÅT-BYGGER. LÆRE SEG ET FAG, TA VARE PÅ ET HÅNDVERK.

For mens de som vil bli rørleggere, tømrere eller elektrikere kan rusle mot nærmeste eller nest nærmeste videregående skole og få yrkesfaglig utdanning der, finnes det ikke en eneste videregående skole i Norge som tilbyr båtbyggerutdanning. Eller jo – det finnes én skole. Og den er privat.

– Vi er Norges eneste Vg2-skole. Altså som kan tilby båtbygging som eget fag. Det skjer i skoleår nummer to på videregående, etter at elevene har fullført et første basisår med basisfag som design/håndverk eller teknisk og industriell produksjon, sier Bjørn Tønnesen, skoleleder på Plus-skolen i Fredrikstad. For tiden har han fem båtbygger-elever på skolen. (Klart færre enn i fjor, for øvrig, noe som skyldes nye inntaksregler bestemt av Utdanningsdirektoratet.) Tønnesen ser engasjerte og optimistiske elever, og skolen hans er også optimistisk: Den har søkt om å bli også Vg3-godkjent, altså at elevene får undervisning i ett år til og kan ta fagbrev på skolen. Det kan de ikke i dag.

MÅ ORDNE SELV

Så da Tord hadde gjennomført sitt båtbygger-år på Plus-skolen, var det liten drahjelp å få på veien mot et fagbrev. Skal du bli båtbygger i Norge i dag, må du trå til selv. ▶▶

En lærling og hans verk. Bjørn Galdal har lagt det nye dekket på denne tresnekka. Eieren var så fornøyd at verkstedet har fått flere oppdrag.

Bygging av en trebåt handler om nøyaktighet. Lærlingen Bjørn Galdal (nærmest) får instrukser av Jon Anders Holten, en av eierne i Nesodden Båtbyggeri og Snekkerverksted.

– Det finnes 12–13 steder i hele Norge som kan ta inn lærlinger. Jeg ringte samtlige. Det er vanskelig å få lærlingeplass. Jeg endte her, jeg hadde flaks, smiler Tord.

«Her» er altså på Svestad brygge på Nesodden. Fem meter fra kaikanten ligger Nesodden Båtbyggeri og Snekkerverksted. Også det et eksempel på optimisme i en verneverdig – eller kanskje rettere sagt utrydningstruet – bransje. Startet i november 2013 av partnerne Reidar Fiskebøl og Jon Anders Holten, i dag henholdsvis 38 og 34 år gamle.

– Jeg er optimistisk på vegne av håndverket. Og litt mindre optimistisk når jeg tenker på økonomien, smiler Jon Anders. Men kundene melder seg denne høstdagen. Torger Stubberud trenger hjelp til utbedringer på koggen sin. Han har allerede benyttet verkstedet til å legge nytt dekk på båten, og det lærlingen Bjørn Galdal leverte, frister til nytt oppdrag. Litt senere klapper «Udvaar» til kai. Den 102 år gamle og nå privateide losbåten må reparere akterstevnen, den skal heises opp på brygga og plasseres i en solid krybbe.

– Vi har helt klart flest privatkunder. Og jeg ser for meg at det alltid vil være noe å gjøre i trebåtbransjen. Jeg ser absolutt en framtid i å ta vare på dette yrket, sier Reidar Fiskebøl.

VIKTIG STØTTE

For trebåtene er stadig mange. Om antallet nybygg ikke er stort, så er behovet for reparasjoner stadig til stede. Og i Kulturringen, opplæringskontor for tradisjonelle håndverksfag, en avdeling i Museene i Akershus, vil de gjerne bidra til å holde båtbyggerkunsten levende. Det er den økonomiske støtten herfra som gjør at de to eierne på Svestad brygge kan doble staben ved å ta inn to lærlinger. Lønnen i læretiden er altså ikke all verden, men den gir en vinn-vinn-situasjon for verksted og lærlinger.

– Her i Akershus er vi veldig heldige ved at vi har midler til å betale lærlinger. Det er ingen selvfølge i andre fylker. Bedrifter i båtbyggerbransjen o.l. har ofte liten evne til å ta inn lærlinger, men Kulturringen ble startet for 25 år siden for nettopp å gjenreise og videreføre tradisjonelle håndverksfag, sier Unni Kjus, daglig leder i Kulturringen.

– VI REPETERER TING TIL DE SITTER. DE MÅ JO LÆRE AT DET SKAL SEKS SKJEER KAFFE PÅ TRAKTEREN!

KUNDENE FINNES

På Sollerud i Oslo, noen få kilometer nordvest over fjorden fra Svestad, kan ikke Thomas Jobling og hans kolleger på Sollerud Båtbyggeri og Slipp nyte godt av Kulturringens midler. Til gjengjeld får de noe støtte fra Utdanningsetaten i Oslo, og det setter i dag bedriften i stand til å lønne en lærling. Thomas, som er daglig leder, forteller at de får en del spørsmål om lærlingplass. Flere av dem som spør, har erfaring fra andre håndverksfag. Interessen er altså til stede – og det er også kundene.

– Det er jo ikke så mange aktører igjen, men for dem som holder ut, er det i dag bra med jobb. Vi har full ordrebok denne vinteren. Vi ser at en rekke båteiere er veldig glade i sine trefartøyer og vil ta vare på dem. Så vi er absolutt optimistiske. Men vi tar ett år av gangen, sier Thomas Jobling. Staben teller åtte, og selv om de mestrer både kompositt og moderne teknologi, anslår Jobling at arbeidet med trebåter utgjør 80–90 prosent av oppdragene.

FARTØYVERN

Men noen nybygg er det ikke snakk om. Det handler om reparasjoner og større restaureringer. Bl.a. har Sollerud-gjengen oppdrag på både Skibladner og kongeskipet. Selv om private kunder i kroner og øre ruver mest, er «det museale» viktig. Offentlige støttekroner, bl.a. fra riksantikvaren til fartøyvern, går ikke direkte til båtbyggerne, men de kan komme i form av oppdrag. I en særstilling står de tre nasjonale fartøyvernsentrene, i Norheimsund, Gratangen og Kristiansand. Sistnevnte steller med stålbåter, men felles for dem er at de har kommuner, fylker eller museer som eiere, de er altså offentlige. Sentrene har spesielle verneoppgaver, men de tar også imot private oppdrag – og de har noen lærlingplasser. De private båtbyggeriene er ikke overvettes begeistret for at fartøyvernsentrene kan konkurrere med dem om oppdragene, men slik er dagens tilstand.

STRENGE KRAV

Under en solid presenning utenfor det romslige, men ikke veldig store lokalet på Svestad brygge har Tord tatt fatt på å reparere baugen på en stor snekke. Råte skal erstattes med ferskt treverk. Noen fast oppskrift å følge har han ikke, «vi må improvisere hele veien!» Innendørs har lærlingkollega Bjørn funnet fram høvelen, han skal lage en ny pram. Den gamle originalen ligger ved siden av, nå skal den gjenskapes. Kanskje finner den en kjøper etter hvert. Læremester Jon Anders er nøye, Bjørn kaller ham muntert for en perfeksjonist. «Du sparer tid når du er nøye fra start,» lyder svaret. Han understreker at de stiller strenge krav til lærlingene:

– Vi repeterer ting til de sitter. De må jo lære at det skal seks skjeer kaffe på trakteren!

Om noen få måneder får Bjørn besøk av nemnda, den som avgjør om han får fagbrev og kan drive som trebåtbygger. Han har prøvd seg i ulike jobber, og han er stadig musiker, nå er han optimistisk og fornøyd med å satse på trebåtene. ■■

◀ **Merket** som viser at båtbyggerbedriften tar inn lærlinger, finnes bare på 12-13 steder over hele landet. Og inntaket er bare sporadisk.

▼ **Pramprøve.** Bjørn Galdal skal ta fagbrev som trebåtbygger til våren. Blant forberedelsene er bygging av en ny pram - maken til prammen til høyre.

Dine fordeler med forsikring i Pantaenius

Sjøassistanse
Har du behov for assistanse eller slep til nærmeste verksted?
Pantaenius dekker kostnadene inntil NOK 37.000,-

Inspeksjonskostnader
Har du hatt en grunnstøtning og ønsker å inspisere undervannsskroget?
Pantaenius dekker inspeksjonen uten fratrekk av egenandel!

Nytt for gammelt
- Dekker delskader uten avskrivning
- Dekker riggskade uten avskrivning

Kappseilas
Dekkes under standarddekningen uten utvidet egenandel

Ingen egenandel
- Totalskade
- Personlig løsøre
- Transportskade
- Dersom ditt fortøyde eller oppankrede fartøy påseiles av 3.part
- Brann
- Innbrudd
- Lynnedslag

PANTAENIUS
Spesialist på båtforsikring

Tyskland · Storbritannia · Monaco · Danmark
Østerrike · Spania · Sverige · USA · Australia
Pantaenius NUF · Postboks 1433 Vika · 0115 Oslo
Tlf +47 22 83 41 11 · info@pantaenius.no

pantaenius.no

Crew Endurance 140N
Redningsdrakt

Crewsaver

Vi har et bredt sortiment innen redningsdrakter. Ifølge gjeldende regelverk må alle lasteskip og bulkskip i fart utenfor visse havområder ha en godkjent redningsdrakt om bord for hvert besetningsmedlem.
Med vårt redningsdraktsortiment overholder du disse kravene.

I vårt sortiment finner du drakter med følgende funksjoner:

- Krage med oppdriftselement
- Kameratline
- Utførelse i neopren eller tekstil
- Latekshansker
- Neoprenvotter
- Barnestørrelser

MED/SOLAS Module B & D IMO Resolution MSC81 (70) Part 2 as Amended.

Crewsaver Immersion Suit Range

Survitec Norway AS
Stolt leverandør
RS(+)
www.survitec.no

Survitec Norway A/S
Gangstøvikvn 66. N-6009 Ålesund, Norway.

Tel: + 47 70 15 87 00
Fax: + 47 70 15 87 01
Email: aalesund@survitecgroup.com
Web: www.survitec.no

FRYDENBØ INDUSTRI
Bergen / Hanøytangen

Vi utfører ved vårt anlegg og hos kunde: Service, reparasjon og oppstart kontroll
MOTOR / GIR / AGGREGAT / ELEKTRISKE ANLEGG

Ved vårt anlegg tilbyr vi også:
- Turboservice
- Dieselmotor overhaling
- Prøvekjøring
- Lakkering
- Maskinering
- El motor / Generator / Dynamo / Starter overhaling
- 180m lang dypvannskai m/kaifasiliteter
- Stort delelager
- Stål / aluminiumsveis

Reservedeler til:
FPT / IVECO, SABB, Lombardini, Lister Petter, Deutz, Sisu

Vi tilbyr også:
- Serviceavtaler og vedlikeholdsavtaler
- Spesialproduksjon av komponenter etter kundeordre
- Reisereprasjoner i inn- og utland innenfor motor-, elektro og mekaniske installasjoner

Vi ønsker alle våre kunder og samarbeidspartnere en riktig
God Jul og et godt nytt år!

Kontaktinfo: post.fin@frydenbo.no | Tlf 55 34 91 00
Frydenbo Industri AS | Hanøytangen 116, 5310 HAUGLANDSHELLA

Lokaliteter i Bergen, Oslo, Ålesund og Øksfjord. www.frydenbo.no

100 år · FRYDENBØ

ALT I SJØKART OG MARITIME BØKER
HVOR DU ENN SKAL I VERDEN

NETTBUTIKK:
nautiskfritid.no

Nautisk Fritid er offisiell kart- og publikasjonsagent for sjøkartverkene i Norge, Sverige og Danmark samt for en rekke andre utgivere av sjøkart, nautiske publikasjoner og litteratur.

Vi produserer «ferske/oppdaterte» sjøkart - såkalte **POD: Print On Demand**.

Vi sender alle lagerførte varer samme dag ved bestilling innen kl 12.30.

- Sjøkart i alle formater
- Elektroniske sjøkart
- Los- og havnebøker
- Navigasjonsutstyr
- Maritime bøker
- Kikkerter
- VHF
- Instrumenter
- og mye mer...

Nautisk Fritid
Navigasjonsbutikken AS

Besøk oss i:
Rådhusgata 9, 0151 Oslo
Du finner oss i bakgården.

Telefon: 401 44 410
E-post: post@nautiskfritid.no

MANNEN FRA HAVET

TEKST: *Ove Helset*

Det finnes vel knapt nok noen som er uenig i dette, men Morten A. Strøksnes sier det likevel. Han skulle ha gjort det i mange år, men endelig ble det tid, og han skrev «Havboka eller Kunsten å fange en kjempehai fra en gummibåt på et stort hav gjennom fire årstider».

Slik starter den:

«Tre og en halv milliard år skulle det ta fra det første primitive livet utviklet seg i havet, til Hugo Aasjord ringte meg en sen lørdagskveld i juli mens jeg var i et livlig middagsselskap i Oslo sentrum».

Nærmest med livet som innsats forsøker de to – Morten og Hugo – å fange den mytiske og mystiske håkjerringa – en arktisk slugger av en hai, som godt kan blir to hundre år gammel og gjerne veie like mye. Hugo Aasjord er kunstnervennen som driver et gammelt fiskebruk og trandamperi – Aasjordbruket – på Skrova sammen med kona Mette. Det er herfra de to tar fatt på oppgaven. I tillegg guider Strøksnes oss gjennom havet, både kulturelt, biologisk og vitenskapelig med et kunnskapsnivå som tar pusten fra de fleste.

EN EVENTYRER

Han er oppvokst i Kirkenes – et militarisert, arktisk gruvesamfunn – under den kalde krigen, som han selv beskriver det. Han har et forfatterskap som har tatt han på omfattende reiser rundt om i verden: Til Kongo for å finne ut hva som egentlig skjedde under rettssaken til Tjostolv Moland og Joshua French, på tvers av USA i jakt på det ekte USA, til Mexico og Sierra Madre-fjellene blant meksikanske narkokarteller, i bil fra Oslo til Istanbul – via Baltikum og Hviterussland.

– Jeg kommer jo fra ingensteds. Allerede som liten gutt drømte jeg meg bort gjennom bøker og tenkte at dette stedet her er jo ikke rare greiene, det er jo en fantastisk verden der ute som jeg vil se mer av.

– NOK EN LITEN BOK

Havboka er blitt så godt mottatt at de fleste ble tatt på senga av suksessen, forfatteren selv inkludert. Lovordene har haglet både her hjemme og ute, og forfatteren har innkassert både Bragepris og Kritikerpris.

– Jeg har alltid hatt en vag følelse av at jeg måtte skrive en bok om havet. Men slik jeg opererer, må jeg også være til stede for å beskrive det, sanse det, få et nærvær. Anledningene har liksom ikke helt kommet, men ▶▶

– Det er bare å innse. Som journalist og forfatter har jeg reist i alle verdensdeler i 20 år, og det et ingen tvil om at vi har noe helt unikt i verdensmålestokk i den norske kysten – rent objektivt. Fjellene som kommer opp fra havet. Glattslipte svaberg. Fjordene og et rikt marint liv. Det er ikke underlig å synes at dette er helt spesielt. Det er jo en destinasjon av verdensklasse. Det er bare sånn det er.

Foto: Morten Strøksnes

– OM DET BLE FUNNET OLJEFOREKOMSTER I NASJONALPARKEN SERENGETI OG DET BLE BESTEMT AT DET SKULLE BORRES ETTER OLJE DER, HADDE VERDENSSAMFUNNET REAGERT OG VI VILLE KALT DET BARBARISK.

når Hugo ringte – «nå skal det skje – blir du med?». Ok, da skjønte jeg at det var nå dette skulle gjøres.

Nå er opplaget kommet opp i 45 000.

Inne på kontoret til Strøksnes står en brisk og et par gamle skinnstoler. Litt småtteri her og der og heller labert med belysning. På arbeidspulten ligger en bunke bøker ved PC-en, og bak der flere siders reportasjer om Strøksnes og Havboka i magasiner som Stern og Frankfurter Allgemeine Zeitung. Snart blir det sannsynligvis flere slike – boka er solgt til hele 19 land.

– Jeg tenkte at dette var nok en liten bok, med et førsteopplag på 2 000. Jeg hadde virkelig ikke tenkt at den skulle ta av på denne måten, sier han beskjedent.

– VI SKULLE VÆRT PÅ SKROVA

Når vi møter Strøksnes skulle vi aller helst ha vært nordafor, på Skrova – ikke på et kontor i Oslo. Skrova er et lite fiskevær i

Foto: Ove Høiset

◀ **19. land.** På kontorpulten til Morten A. Strøksnes står bunker av bøker, og flere siders reportasjer om Havboka i magasiner som Stern og Frankfurter Allgemeine Zeitung. Snart blir det flere utenlandske magasiner på pulten – boka er solgt til hele 19 land.

▼ **Skrova.** Morten A. Strøksnes og Hugo Aasjord inne på Aasjordbruket på Skrova.

Foto: Monica Ellingsen

FAKTA

Morten A. Strøksnes er født i Kirkenes i 1965 og bosatt i Oslo. Han er idéhistoriker, journalist, fotograf og forfatter. I 2011 fikk han Språkprisen for fremragende bokmål for bøkene Hva skjer i Nord-Norge? (2006) og Et mord i Kongo (2010) samt for sine spalter og reportasjer. Et mord i Kongo ble i tillegg nominert til Brageprisen. I 2012 utga han Tequiladagbøkene, en skildring av narkokrigens slagmarker i Sierra Madre, Mexico. Høsten 2015 utga han Havboka – eller Kunsten å fange en kjempehai fra en gummibåt på et stort hav gjennom fire årstider.

Havboka er så langt solgt til 19 land. Opplaget i Norge er nå 45 000 eksemplarer. Strøksnes mottok Brageprisen og Kritikerprisen for Havboka.

Kilde: Oktober forlag

Skrova. Et lite fiskevær sørvest for Svolvær i Lofoten. Aasjordbruket, som drives av kunstneren Hugo Aasjord og kona Mette, er en viktig karakter i boka. Det er dette som er basen når Morten og Hugo drar ut for å fange Håkjerringa.

også en krass stemme som gjerne kritiserer oppdrettsnæringen, oljetørste statsråder og reguleringen av fiskeriet i Norge. Han har vært spaltist i 15 år, og regner det nærmest som kampsport. Skepsisen til hvordan vi behandler kysten og havet bekymrer han, og han spisser snakketøyet:

– Om du slipper ut noen desiliter med olje i en bekk kan du få en stor bot. Vi lar være å bygge ut boligfelt på steder det er behov for boliger fordi vi ønsker å bevare noen sjeldne arter. Vi kildesorterer, og mye av det vi gjør handler om miljøvern. Men det rekker bare til fjæra. Kommer vi ut i fjordene og sjøen, så kan vi slippe ut enorme mengder gift, til tross for at vi har miljøforskrifter og underskrevet internasjonale konvensjoner som sier at det ikke skal gå an.

I dag går debatten om olje- og gassutvinning i nordområdene fortsatt høyt. Han trekker opp en parallell:

– Om det ble funnet oljeforekomster i nasjonalparken Serengeti og det ble bestemt at det skulle borres etter olje der, hadde verdenssamfunnet reagert og vi ville kalt det barbarisk. Men vi har jo vårt eget Serengeti, under vann, som enkelte sikler etter å få tak i. Jeg har vanskelig for å forstå det, sukker han.

BONDEN VS. FISKEREN

Om du lyttet til radioprogrammet «Sommer i P2» i sommer, hadde du fått høre Strøksnes fundere over et misforhold i den norske kulturen og mentaliteten. Her pekte han på at nasjonenes identitet først og fremst ligger i bonde- og innlandskulturen – ikke kystkulturen – til tross for at Norge råder over et havområde som er sju ganger større enn fastlandet vårt.

– Det norske innlandet er en slags fyllmasse for det som faktisk betyr noe – kysten, sa han tørt.

– Bonden og landbruket har en helt annen status enn kysten og fiskeriet. Jeg tror det er undervurdert i hvilken grad dette sitter i nasjonens historiske ryggmarg. Den polare fiskerinasjonen Norge har flere bønder enn fiskere, og det er bonden som har vært kulturbæreren og blitt den som står for det ekte og reine norske.

Forklaringen – ifølge Strøksnes – finner vi i nasjonens behov for å finne vår sanne identitet tilbake på attenhundretallet. Denne identiteten ble funnet på nasjonalromantikkens premisser – og denne identiteten fant de ironisk nok i dalene på Østlandet, langt fra kyst og hav.

Men tilbake til havet. Om Morten og Hugo fanger håkjerringa til slutt? Det må du nesten finne ut av selv. Svaret kommer ikke før på siste side, men vi kan love at du blir bedre kjent med havet – både her hjemme og ute i verden før du får svaret...

ParmaFender

Ny og forbedret

- Yttersjikt som hindrer sverting
- Større dimensjoner
- Sterkere monteringsbånd

ParmaFender® er et patentert høykvalitets bryggefendersystem som kan monteres på så vel stålbommer som tre- og betongbrygger.

Fenderlister tilpasset de fleste båtmodeller.

➢Kvalitet
➢Finish
➢Design

Produsent av spesialiserte profiler slanger og rør.

Parma Plast as®

post@parmaplast.no
Tlf: 56 31 69 00

www.parmafender.no

marineharvest

Fra havet rett til festbordet

LES MER PÅ WWW.MARINEHARVEST.NO

HamiltonJet

JETanchor

GPS-posisjonering til bruk i kombinasjon med Hamilton vannjet og Blue Arrow kontrollsystem.

JETanchor gir deg følgende fordeler:

- Innebygget GPS-posisjonering med inkludert hvilemodus/oppankringsfunksjon.
- Velegnetgnet for arbeidsbåter, redningsfartøy, ROV, dykkeopdrag, fiske etc.
- Mindre slitøsje på mannskap og utstyr.
- Redusert drivstofforbruk.
- Økt sikkerhet.

PROGRESS INGENIØRFIRMA AS

Tlf 2202 7900,
post@progressing.no,
www.progressing.no

ET «MAYDAY» SOM SATT LANGT INNE

Kvelden den 29. september i år måtte mannskapet på redningsskøyta «Ægir» selv rope det for oss uvirkelige «mayday». Skipsfører Thor Hugo Johansen, styrmann Jan Adolfsen og maskinsjef Csaba Lango hadde fått en uventet brottsjø inn fra siden. Den kraftige redningsskøyta snurrer i de frådende bølgene. Alt blir svart, alt er kaos. Mannskapene kaver etter overlevelsesdrakter, og summer seg slik de er godt trent til. Skøyta retter seg, men får en ny åtte-meter og går rundt nok en gang. Det er styrmann Adolfsen som får tak i en av de bærbare VHF-radioene om bord og roper på hjelp. Til vanlig er det mannskapet som redder andre i nød, men denne septemberkvelden handlet det om dem selv. De som til vanlig går ut, når andre går inn. Et mannskap som til sammen har flere tiårs erfaring fra Redningsselskapet. Skipper Thor Hugo har vært om bord siden skøyta kom fra verftet for 28 år siden, nå så det ille ut for den gamle stoltheten hans.

Det gikk heldigvis bra for våre mannskaper denne uværskvelden utenfor Lista. Redningsskøyta «Ægir» ble stående oppe i fjæresteinene i seks dager før den var klar til å legge ut på sin siste reis. For det skulle gå sånn. Etter 28 år i tjeneste var det slutt.

Hva skjer? Jo folk på Sørlandet gir så det svir. Etter få dager hadde de gitt nesten 200 000 kroner til vår lokale innsamlingsaksjon som ble brukt til å få på plass en erstatningsskøyte så raskt som mulig. Det nytter å rope på hjelp, også for oss i Redningsselskapet!

Nå begynner jobben med å skaffe en permanent erstatning for RS "Ægir". Mange spurte oss like etter ulykken om ikke forsikringen dekker kostnadene ved en ny skøyte. Svaret er nei, den dekker langt fra kostnadene ved å bygge en helt ny. I tillegg tar det tid å få på plass denne, kanskje ett år, kanskje to, det avhenger av gode donatorer og godt lokalt engasjement.

Dramatisk forlis. RS «Ægir» var uten styring i mørke og enorme bølger da hun til slutt havnet i fjæresteinene.

Vi har lagt merke til at lokalpolitikere i Farsund-området allerede har vært ute å lansert et navn på en eventuell ny skøyte til området, -RS "Eilert Sundt". Blant andre så har kultursjef Inge Eikeland i Farsund ment at det er en god ide å hedre en mann som var med å så kimen til Redningsselskapet allerede på midten av 1800-tallet. Til neste år er det 200 år siden Eilert Sundt ble født i Farsund, og som en organisasjon med mye frivillig innsats liker vi initiativet. Det vi vet er at slike ideer krever mye arbeid, noe vi kan hjelpe til med å organisere gjennom våre aktive lokallag og solide organisasjon, men det krever også drahjelp fra lokalpolitikere og foreningslivet generelt. Vi heier på initiativet, og ønsker mer enn gjerne en redningsskøyte som bærer navnet "Eilert Sundt" velkommen i vår flotte flåte.

På kort sikt klarte vi å frigjøre vår nyeste og mest velutstyrte skøyte, RS «Idar Ulstein», som kom ned fra Fosnavåg på Møre-kysten. Den blir etter hvert avløst av RS «Skomvær lll». Vi er vant til å flytte på våre redningsskøyter for å opprettholde beredskap på steder der det er mest bruk for oss. Farsund og Lista er nettopp et slikt viktig sted. Akkurat som våre 49 andre redningsskøyter langs hele norskekysten og på de to største innsjøene er stasjonert slik.

Spesielt viktig er det nå når natten senker seg og store høytider står for døren. Da ønsker vi at alle skal komme seg trygt hjem til jul. Å gi en julegave som hjelper oss, er det samme som å gi en gave til beredskapen. Når du sitter trygt hjemme og nyter et godt måltid mat med familien, og huset lukter julemat, har vi fortsatt vaktsomme øyne på verdens nest lengste kystlinje. Det har vi gjort døgnet rundt i 125 år. Kanskje er det også en god grunn til å bidra litt ekstra til den flotte jobben våre mannskaper utfører.

Ønsker dere alle en riktig god jul. Sender en spesiell hilsen til alle de som er på vakt og er beredt til å rykke ut gjennom høytiden.

Vi ber om ditt bidrag til kontonummer: 1503.19.19352

VIL STYRKE DYKKE-BEREDSKAPEN

DERSOM JUSTIS- OG BEREDSKAPS-DEPARTEMENTET SIER JA, KAN YRKESDYKKERNE I REDNINGS-SELSKAPET VIDEREUTDANNES TIL REDNINGSDYKKERE.

TEKST OG FOTO: *Marianne Bergseth*

Redningsselskapet har drevet dykketjeneste siden slutten av 60-tallet, en tjeneste som i alle år har vært anerkjent og viktig, spesielt i fiskerinæringen. Vi har signalisert at vi ønsker å være en del av den nasjonale redningsdykkerberedskapen og er innstilt på å ta vår del av ansvaret, sier beredskapssjef i Redningsselskapet, Ronny Jåsund-Pedersen.

– I en rapport fra Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, som er sendt til Justis- og beredskapsdepartementet for behandling, er et av forslagene å bruke Redningsselskapets bemanning for å styrke områder med beredskapsmangel.

Redningsselskapets dykketjeneste har en tradisjon for å bli brukt der liv kan reddes, i tillegg til å finne og hente opp omkomne personer. Vi har hatt en stabil oppdragsmengde på 1 400–1 500 oppdrag hvert år og har stort fokus på helse, miljø og sikkerhet, sier Pedersen.

EGEN DYKKEGRUPPE

Redningsselskapet har en egen dykkergruppe som består av folk fra ledelsen og operative dykkere. Redningsselskapet har et høyt fokus på kvalifikasjoner og kompetanse hos den enkelte dykker, samt vedlikehold og sertifisering av utstyr.

Dykkegruppen er et faglig rådgivende organ og har også funksjon som verne- og miljøutvalg for dykkevirksomheten i RS. Gruppen møtes en gang i året og består av beredskapssjef, beredskapskoordinator, fagansvarlig HSEQ og tre aktive dykkere. Gruppen diskuterer all relevans til dykkevirksomheten, som grunn- og etterutdanning, utstyr, HMS, oppdragsløsning med mer.

I fjor omkom 102 personer som følge av drukning, mens 125 personer omkom i veitrafikken.

– Dersom tendensen fortsetter, ser vi dessverre at det snart er like mange omkomne på sjøen som på veien. Derfor er det viktig at myndighetene iverksetter konkrete tiltak, som for eksempel styrking av redningsdykkerberedskapen, for å redde flere mennesker fra drukningsdød, avslutter Pedersen. ■■

Beredskapssjef i Redningsselskapet, Ronny Jåsund-Pedersen

DYKKET SIDEN 1977

DYKKER OG MASKINIST OM BORD PÅ REDNINGSSKØYTA «DAGFINN PAUST», ODDMUND AUNE, HAR LANG FARTSTID I REDNINGSSELSKAPET OG HAR OVER 2 000 JOBBDYKK BAK SEG.

Lang fartstid. Dykker og maskinist i Redningsselskapet, Oddmund Aune, har dykket for Redningsselskapet siden 1977.

TEKST OG FOTO: *Marianne Bergseth*

Det har vel skjedd en del på utstyrsfronten siden du begynte?

– Helt klart, bare på kommunikasjonsfronten har det jo skjedd en god del. Før, da vi bare hadde en line som man rykket i, var det mye opp og ned for å gi beskjeder. Det er veldig greit å kommunisere mens man er nede. Jeg har opplevd å måtte jobbe i våtdrakt hele året. Da var ikke det verste å gå i sjøen første gang, men det å gå ned på dykk nummer to med rim på den våte og kalde drakta, i sur vind. Og vi hadde tunge flasker på ryggen. Det har skjedd mye siden den gang, i dag er utstyret vårt veldig bra.

– Når man har dykket så lenge som deg må man ha samlet opp en del sterke minner på veien, vil du dele ett av ditt fineste minne?

– Jeg glemmer aldri den dagen da en fortvilet mann kom om bord og fortalte at han hadde mistet lommeboken sin på havets bunn. Hele lofot-oppgjøret hans lå der. Det var snakk om veldig mye penger. Utrolig nok fant jeg den, takket være mye mynt i lommeboka så den ikke fløt avsted, og jeg glemmer aldri uttrykket hans da han fikk den tilbake. Vi har altså veldig varierte oppgaver, alt fra lommebok og gebiss på havbunnen til tau i propell og mer dramatiske ulykker.

– Dykkerne i Redningsselskapet deltar ofte i søk etter personer, inkludert de som er antatt omkomne. Hvordan takler du slike oppdrag?

– Det er noe som hører med til jobben og det er viktig at vi finner de vi leter etter, selv om de ikke alltid overlever. At folk får en grav å gå til. Første gangen jeg var med på noe slikt var etter Mehamn-ulykken, der et Widerøe-fly styrtet i Barentshavet ved Gamvik 11. mars 1982. Alle seksten omkom. Det er en del av jobben vår, men vi har gode team på skøytene og snakker med hverandre når vi trenger det.

Før i tiden. Froskemannskurs i blokken høsten 1977. Oddmund Aune er første mann fra høyre. Foto: Privat

Da er det ekstra hyggelig når historien ender godt.

– En gang for veldig lenge siden hentet vi opp en mann fra Sandspollen,i nærheten av Drøbak. På den tiden var vi kun to på skøyta. Vi var i området og ble tipset om mannen fra noen som hadde sett han forsvinne under vannet. Da var det bare å få på dykkerdrakta så fort som mulig og hoppe uti. Vi fikk tatt han om bord og startet gjenopplivning. Det var veldig varmt der jeg jobbet i dykkerdrakta den varme sommerdagen, og jeg var temmelig sliten da han ble overlevert til ambulansepersonell. Men vi fikk liv i han. I dag er vi flere på skøyta.

Aune er en av tre dykkere i Redningsselskapet som er med i dykkergruppa. Han er spent på veien videre.

– Det er veldig spennende å se hva som skjer nå. Vi jobber for å få utdannet flere til å bli dykkere, i tillegg til å videreutdanne de vi har til å bli sertifiserte redningsdykkere. Det er det som nå står i fokus. Det er et samfunnsproblem at det er mangel på redningsdykkere rundt om i landet. Målet må være at våre dykkere også er inkludert i en ordning der vi blir kontaktet når det skjer en ulykke. ■■

Fjern-styrt under-vannsfarkost

Redningsselskapet er opptatt av å være innovative for å kunne finne Å redde flere til sjøs. Visjonen er at ingen skal drukne.

TEKST: *Marianne Bergseth*

Som en del av Redningsselskapets prøveskudd-ordning ble det innvilget anskaffelse av to ROV (remotely operated vehicle) som testes ut av redningsmannskap på skøytene. En av disse er nå om bord på redningsskøyta RS «Klaveness Marine» og har blitt testet av blant andre skipsfører Pål Abrahamsen.

– ROV er et viktig verktøy fordi det å dykke alltid er forbundet med risiko i en eller annen form. Samtidig er det store begrensninger i hvor dypt dykkeren kan gå og hvor lenge dykkeren kan oppholde seg i vann på grunn av luft og så videre. Denne problemstillingen er så godt som borte med en ROV. Denne kan brukes så lenge vi har tilgang til strøm og kan opereres ned til 300 meters dyp, uten at mennesker utsettes for risiko. Vår ROV er utstyrt med SONAR, dette blir som en radar under vann.

Abrahamsen kan dermed enkelt se detaljer i avstander på opptil hundre meter.

På kloss hold går vi over til kamera og kraftige lyskastere. Alt vi ser får operatøren opp på en PC-skjerm mens han sitter varmt og tørt. ROV-en har i tillegg manipulatorer, det vil si at den har en hydraulisk arm som man kan sette på ulikt verktøy, for eksempel gripeklo, kutteverktøy og utstyr til prøvetaking. Vi ser for oss at ROV-en kan være svært nyttig for søk etter antatt omkomne over større områder og på dybder som er vanskelige for dykkere.

Sjøkart er ferskvare

En godt planlagt seilas betyr økt sjøsikkerhet

1554 grunner til å oppdatere sjøkartet ditt!

I fjor fant Kartverket 1554 nye grunner – vet du hvor de er?
Vi oppdaterer kontinuerlig våre kartdata, altså råvarene til ditt kart. For at du skal få disse, må du oppdatere kartet ditt ved hjelp av Etterretninger for sjøfarende (Efs).

Som sjøkartmyndighet i Norge legger vi i Kartverket til rette for sikker og effektiv seilas i norske kyst- og havområder.

Kartverket

Telefon 08700 – kartverket.no

For mer informasjon om våre produkter og tjenester **www.kartverket.no**

Perkins

Marinemotorer

Perkins marinemotorer er stillegående og slitesterke. Rimelige reservedeler betyr god annenhåndsverdi over tid. Motorene kommer i mange versjoner både for strømproduksjon og fremdrift.

10 og 16 kW aggregat med kabinett

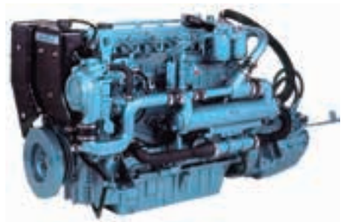
Aggregater for strømproduksjon om bord:

- 415GM	10,5 kWe v/1500 o/min
- 422GM	16,0 kWe v/1500 o/min
- 422TGM	22,0 kWe v/1500 o/min
- 44GM	38,0 kWe v/1500 o/min
- 44TGM	51,0 kWe v/1500 o/min
- 44TWGM	83,0 kWe v/1500 o/min
- 6TG2AM	104,0 kWe v/1500 o/min

Perkins marine fremdriftsmotorer har kompakte byggemål, lavt turtall og behagelig gange. I tillegg har motorene stort sylindervolum, noe som gir usedvanlig lang levetid. Selvsagt har de 2-polet elektrisk anlegg.

Fremdriftsmotorer for yrkes- og fritidsbruk:

- M130C	127 ahk	- 6,0 liter	- 2600 o/min
- M185C	182 ahk	- 6,0 liter	- 2100 o/min
- M215C	202 ahk	- 6,0 liter	- 2500 o/min



Et godt utbygd forhandlernett gir salg og service lokalt.

Universal Diesel AS

Industriveien 9 - 1473 Lørenskog
Tel. 67 91 2 8 00 - Faks 67 91 28 01
www.universal-diesel.no

Aktiv Pros+
Kosttilskudd for menn!

Hyppige Toalettbesøk?

Aktiv Pros+ er satt sammen spesielt for menn som opplever utfordringer i forbindelse med hyppige tolattbesøk og avbrutt nattesøvn. Aktiv Pros+ kan være et godt tilskudd for deg. Gjør som mange andre og prøv Aktiv Pros+ i dag du også.

Tema: Aldersrelaterte utfordringer hos menn!

Menn kan få problemer tilknyttet stadige toalettbesøk gjennom dagen, men det blir sjelden snakket om hvor mange menn som opplever slike utfordringer etterhvert som man blir eldre. Hyppige toalettbesøk gjør at man må opp om natten for å gå på toalettet. Dette kan igjen gjøre at man blir sliten og uopplagt fordi man ikke får sammenhengende søvn. I tillegg kan det være forstyrrende med stadige toalettbesøk gjennom dagen.

Visste du at...

Dvergpalme er blitt benyttet i folkemedisinsk sammenheng ved plager i forbindelse med vannlating og kan avhjelpe hyppige vannlatningsbehov om natten.

Aktiv Pros+ inneholder **Muira Puama** eller **Potency Wood** som den også heter.

Sink er et essensielt mineral for kroppen og bidrar til å opprettholde normale testosteronnivåer i blodet.

Prøv Aktiv Pros+ til halv pris i hele 8 uker. bestill på www.nutracare.no og vi sender deg en prøvepakke for bare kr 149,-*

Slik bestiller du:

For å motta prøvepakke, send **SMS** med kodeord **Nutra 96 til 2401.**

Du kan også ringe oss på **74 51 04 51**
E-post: **post@nutracare.no**

NUTRACARE

HAVØRNAS RIKE

MED NESTEN 6 000 ØYER, SKJÆR OG HOLMER OMTALES SKJÆRGÅRDEN PÅ SMØLA SOM EN AV VERDENS VAKRESTE.

TEKST OG FOTO: *Marianne Bergseth*

En lodden Smøla-væring stopper midt i veien og vender blikket sakte mot meg. Lager ingen lyder, rører ingen muskler. Bare står der, tygger gress, midt i veien, og ser på meg. Jeg slår av motoren, går ut av bilen og lukker igjen døren. Han står der fortsatt.

Ingen biler i sikte, ingen mennesker, ingen skyer og ikke et vindpust. Jeg kikker rundt meg og oppdager at jeg blir iakttatt av fem andre firbente Smølværinger i veikanten, denne perfekte oktoberdagen. Skulle nesten tro vi lekte «stiv heks». Kanskje de tenker: «Har du ikke sett en sau før eller?»

Der jeg står tankefull og alene med disse avslappede drøvtyggerne midt i veien og filosoferer over livet går det opp for meg hvor mye jeg egentlig trengte å komme meg ut av hovedstaden.

Jeg har hørt at om man ønsker å finne roen er naturen svaret, og fikk tips om Smøla, øykommunen med nesten 6 000 holmer, øyer og skjær. Øya som har Nord-Europas største lavlandssletter, med unikt prærieaktig landskap. Så nå har jeg reist tre mil nord for Kristiansund, helt nord i Møre og Romsdal for å se hvor nær jeg kan komme naturen. Hvor nær jeg kan komme en havørn som jakter. Finne roen i en rorbu og våkne til lyden av eksotiske sjøfugler og bølgeskvulp. Til synet av himmelske pastellfarger og lukten av frisk sjøluft. Kanskje til og med få en «rugg» på kroken for første gang og vandre gjennom Norges største vindmøllepark. Oppleve historisk kystkultur i ramsalte omgivelser. Hvis ikke det gir sinnsro så gjør ingenting det.

18 TONNS FOTOSKJUL

– Sovet godt, spør Audun, som er født og oppvokst på Smøla, og som er både energimontør, guide, fotograf og innovatør. Sammen med broren Espen driver han Smøla Naturopplevelser.

– Kunne ikke sovet bedre!

Etter å ha sovet i en rorbu blir alle byhotell kjedelige, uansett hvor fancy og komfortable de er. Ingenting slår rorbuovernatting. ▶▶

– NÅ! ROPER AUDUN. JEG KNIPSER FOR HARDE LIVET IDET HUN GÅR INN FOR BYTTET, SKYTER KLØRNE NED I VANNSKORPEN OG GRIPER TAK I FISKEN.

▶ **Idyllisk.** Fiskeværet Veiholmen ligger ytterst mot nord på Smøla, og er en opplevelse i seg selv.

▼ **Diamanten.** Sammen med broren har Audun bygd «The Diamond», der du gjennom enveisspeil kan studere fuglene på nivå med vannflaten uten at de ser deg.

Oscar Tybring. Ifølge historien skal et skipsforlis på Smøla ha vært noe av bakgrunnen for at legen Oscar Tybring reiste land og strand rundt og agiterte for dannelsen av et redningsselskap. Monumentet er laget av kunstneren Marit Lyckander.

– Tenkte vi kunne stikke ut og se på foto-skjulet, hvis du har lyst?

Som nevnt er altså Audun blant annet innovatør. Sammen med broren har han bygd «The Diamond», det eneste i sitt slag i verden, og verdenskjent i fuglemiljøet allerede før det ble tatt i bruk. Der du gjennom enveisspeil kan studere fuglene på nivå med vannflaten uten at de ser deg. Jeg blir den første turisten til å besøke det ettersom det ikke åpner for turister før dette magasinet går i trykken.

– Ja, gjerne!

Etter en kort båttur ut fra Smøla Havfiskesenter ankommer vi et sort lite oppankret skjul, som jeg aldri hadde gjettet at veier hele 11 tonn, og enda har de plass til 7 tonn til med vann for å få senket det tjue centimeter lavere i vannet. Med innlagt strøm og plass til tre fotografer. Egentlig er det plass til ni, men Audun vil gi plass til fotografene og har derfor satt grensen til tre.

Vi legger til på brygga og klatrer ned i skjulet fra en luke i taket.

–Bygget er ferdig, men vi må få på plass det på utsiden før vi åpner for turister.

–Utsiden?

– Det er lett å få fuglene til å være her i fem minutter, men utfordringen er jo å få de til å bli her i flere timer, ellers blir det kjedelig for fotografene. Men nå kan det se ut til at vi har funnet et løsning på dette og kan dermed straks åpne skjulet for turister.

Ikke rart fugleentusiastene kommer hit, Smøla har over 260 registrerte arter og det er knappe 300 meter på det tetteste mellom havørnreirene.

Gleder meg til å se fuglebilder fra diamanten til Audun og broren, men det blir ikke mine bilder i denne omgang. Ikke fra foto-skjulet. Siden det fortsatt er i en tidlig fase blir jeg nødt til å slenge på meg en varmedrakt og dra ut i båt for å jakte på blinkskuddet. Null problem!

Unik overnatting. Hauggjegla fyr ligger utenfor idylliske Veiholmen på Smøla. Her kan du bo i selve fyrtårnet, og samtidig får du oppleve et lite og autentisk kystmiljø.

ØRNEBLIKK

Det er ikke ofte jeg blir invitert med ut på havet for å se ørn fange kveldsmat i solnedgangen. Og sjelden har jeg så flaks med været! Så når Audun spør om jeg vil bli med ut på kveldstur til havørnens rike er jeg ikke spesielt vanskelig å be.

– Nå som vi snart er i november kan ørnen dukke opp overalt. De sitter som regel på en topp hele dagen og venter på at noe skal skje. Når de ser for eksempel en måke eller en oter fange fisk, så flyr de ned og stjeler maten.
Et bedagelig liv, forteller Audun.

Greit å være på toppen av næringskjeden!

I 40 knop fyker vi bortover vannet i Smølas eventyrlige skjærgård. Vi har flaks med vær og vind og Audun vet nøyaktig hva som skal til for at vi skal få til et blinkskudd.

– Ser du der borte?, spør Audun, etter å ha stoppet motoren. ▶▶

Jeg er litt fristet til å bare si ja for å ikke virke blind siden jeg regner med at han har spottet en ørn. I motsetning til Audun har jeg altså ikke ørneblikk, nærsynt er vel heller ordet.

– Hvor da?

– Der, klokka to!

– Ja, nå ser jeg den!

Jeg tror i hvert fall at det er en ørn jeg ser!

Seibiff. Selv om ingen fikk noen "rugg" på kroken var middagen i boks likevel.

– Hald, hall, haill eller vadhald er et nordnorsk begrep for god fiskelykke, som skal komme av å ha hatt nylig samleie, forklarer guide Audun Lie Dahl (høyre) og skipper Magne Lilleaug.

Audun har med seg en kasse med frossenfisk og vet akkurat hvor og når han skal kaste ut lokkematen. Solen er på vei ned og fargene har begynt å komme frem.

– Vi skal prøve å få han i sola. De er som et fly, de lander mot vinden.

Audun tar opp en fisk og slenger den noen meter foran båten. Med kamera i hånden og blikket på ørnen er jeg så spent at jeg nesten glemmer å puste.

– Der, nå kommer den! roper Audun.

En vakker dame med et imponerende vingespenn flyr mot oss. Nærmere og nærmere. Nå er hun rett over oss! Jeg gjør alt jeg kan for å holde fokus og ikke miste henne av syne, der jeg danser rundt i båten.

– Nå! roper Audun.

Jeg knipser for harde livet idet hun går inn for byttet, skyter klørne ned i vannskorpen og griper tak i fisken. Ørn i solnedgang! Som fanger fisk! For en helt vill opplevelse. Det er et bilde av en havørn som fanger fisk i solnedgang på minnekortet mitt! Nå skjønner jeg hva det er som driver naturfotografer. Ikke bare får turistene som kommer hit motivene servert på et sølvfat, men de får også dyktige guider med solid fotokunnskap med på kjøpet, som kan hjelpe dem med å få det bilde de alltid har drømt om. Wow. Nå kan jeg legge meg lykkelig.

GODT HAILL

Før hjemreisen rekker jeg en tur ut med småsjarmøren «Freidig», en veteranbåt fra 1951, og skal i en alder av trettitre teste havfiske for aller første gang. På tide, ville kanskje noen sagt. Vel, nå skjer det.

– Du kan velge fiskestang først, sier Audun, som henger med på turen selv om han innrømmer at det er fare for at han blir sjøsjuk.

Etter ha tilbrakt flere timer på doen på redningsskøyta på Andenes og matet kråker fra rekka på en liten seilbåt ved Stadt, så er det ganske deilig å vite at man ikke er alene om å kunne bli uggen på havet. Men også i dag har vi været med oss, så dette lover godt. Nå må vi bare få fisk. De tre gutta om bord mener de har gjort sitt for at det blir «godt haill». Vel, får se hvordan det går for denne ferske fiskeren, på tross av dårlig «haill». Eller ikke-eksisterende «haill», eller hvordan det nå enn henger sammen. Vel, tre av fire, det får gå.

Båten stopper og snøret kastes over rekka.

Først får Audun fisk, så får kompisen Dag fisk. Bare meg igjen da. Kanskje det er noe i det der med «godt haill»?

Men før jeg rekker å spekulere noe mer i det rykker det i snøret mitt. Så hardt at jeg umiddelbart ikke tror jeg skal klare å få dette beistet opp på egenhånd. Men her må du klare deg selv. Får du fisk så får du dra den opp selv! Marianne VS sjømonster. Jeg løfter stanga rolig opp, så ned igjen, sveiver for harde livet og repeterer i hva som føles som en evighet. Til venstrearmen er fullstendig tappet for krefter.

Etter hvert spreller en sei på et par kilo opp av vannet. To kilo? Føltes som 30! Tror jeg skal begynne å bruke det dyre treningsmedlemskapet mitt når jeg kommer hjem.

– Her har en svær fisk satt tennene i han, så vi bør klare å få opp en storfisk, forteller skipper Magne.

Vel, skal jeg være helt ærlig så håper jeg i så fall at den ikke havner på kroken min! At noen har klart å dra opp fisk på over et tonn er fullstendig ubegripelig.

Dessverre blir dagens rekord på 2,4 kilo og storfisken får vokse seg litt større. Storfisk eller ei, for min del kunne ikke dette besøket blitt noe bedre. Ok, så hadde det vært artig om noen av de andre dro opp en storfisk, men neste gang. For Smøla – vi ses garantert igjen! ■■

Govi AS – førstevalget for deg som tenker RIB.
Solide og erfarne forhandlere over hele landet.
Markedsledere i Norge.

GOVI

Se forhandleroversikt: www.govi.no

www.staubo.no

Staubo.no
Staubo Elektro-Maskin AS

post@staubo.no

Suksess for fritidsfiske!

Hobbyhaler HB01

- Trekkraft 100 kg

Inkl. 4 meter slanger og manøverventil.

HYDR. PUMPE 12 l/min.

Nyhet for fritidsfiske!

HYDEMA SYD AS

Hydema Syd AS
J. Jakobsensv. 23
Postboks 113
1620 Gressvik

Tel 69 36 07 00
post@hydemasyd.com
www.hydemasyd.com

VANNLEKKASJEALARM BWA-20

En rimelig forsikring mot oversvømmelse i båt eller kjeller. Går på 9V batteri. Leveres med 5 meter kabel og føler
Pris kr: 1.195,-

V-55 VOLTMETER

Alarm for høy og lav spenning.
Pris kr. 1.335,-

GD-55 GASSALARM FOR PROPAN OG BENSIN

Leveres med sensor og 5 meter kabel.
Pris kr. 1.595,-

VAH-60 BATTERIMETER

Pris kr. 2.795,-

nereides as
www.nereides.no , email@nereides.no
Tlf.: 22 02 02 05, Mob.90 95 30 71

ARGUS Remote Systems

Service vennlige ROV-systemer for oppdretts- og anleggsbransjen

ARGUS Mariner

Notvasker med 7 disker

ARGUS Rover

Notvasker med 5 disker

ARGUS Mini

Kontroll Systemer
Motor Kontrollere
Thrustere
Kamera
Lys
Verktøy

ARGUS
www.argus-rs.no

Foto: Torgeir Are Nilsen/RS «Stormbull»

SVENNER: REDDET MANN DA BÅTEN SANK

Det var godt samarbeid mellom mange aktører da redningsskøyta «Stormbull» reddet et liv ved Svenner på kvelden 7. oktober. Rett over kl 21.00 varslet en mann Tjøme Radio om at båten hans var i ferd med å synke. Han var usikker på hvor han var, men området ble snevret inn takket være at Hovedredningssentralen begjærte mobilsporing og Horten VTS sjekket radarbildet i området. I løpet av 30 minutter var han reddet.

– Vi fant først båten, som var tom. Ikke lenge etter sveipet lyskasteren over en gummijolle, der en mann vinket til oss, sier skipsfører Torgeir Are Nilsen på redningsskøyta.

Han forteller at mannen var våt, kald og svært glad for å bli reddet.

KV «Tor» slepte båten til land samme kveld (bildet). Kartutsnittet viser hvor båten ble funnet (blå ring), og hvor mannen og jolla ble funnet (rød ring).

Helgeland: Sei-problemer for seiler

Foto: Morten Hofsad/Helgelands Blad

Ka ska en sei? Denne fisken satte en effektiv stopper for Per Skjellstads båttur. Heldigvis var sei-leren Totalmedlem, og fikk straks hjelp av redningsskøyta «Skuld». Dykkeren om bord lokaliserte problemet; en mort i kjølevannsinntaket.

Foto: RS «Kaptein Skaugen»

Husøy: Barnehagebesøk

Da RS «Kaptein Skaugen» hadde besøk av en gjeng barnehagebarn i september, fikk de blant annet se styrmann og dykker Gustav Moe ta den månedlige undervannsinspeksjonen av skroget. Ungene flirte og kommenterte mens de fulgte med på skjermen i rorhuset. Etterpå blåste Gustav drakten full av luft så ungene fikk se hvor stor og sterk en dykker kan bli!

Foto: Erik Knutsen

HURUM: BIDRAG FRA HANDELSSTANDEN

Handelsstanden i Hurum setter pris på å ha redningsskøyta «Klaveness Marine» i nærheten, nærmere bestemt på Oscarsborg. I september bidro de med 8 432 kroner som ble overrakt mannskapet.

På bildet ser du f.v. Heidi Meissner fra YX Sætre, skipsfører Christian Steimler, Christin Sværen fra Nille Sætre og Arne Hjorth fra Hurum Næringsråd.

Foto: RS «Erik Bye»

KRISTIANSUND: FISKER MIDDAGEN SELV

På redningsskøyta «Erik Bye» fisker mannskapet – her ved Terje Bøe – middagen sin selv!

Foto: RS «Dagfinn Paust»

Andøya: Stake-fast

Det er ikke hver dag redningsskøytene er ute og redder folk som sitter fast på en stake! Det relativt unike oppdraget skyldtes at båten kantret da en av Kystverkets ansatte skulle utføre arbeid på staken. Redningsskøyta «Dagfinn Paust» la seg til for å skjerme bølgene, mens to av mannskapet gikk i lettbåten for å plukke opp mannen. Han smilte og var ved godt mot da han ble hentet.

KONGENSVOLL: ELIAS I HAGEN

Foto: Privat

John Arne Dybvaag har sendt oss dette koselige bildet av Elias. Det er sønnen Kristian (4 år) som har fått en 18 fots Elias-båt med sandkasse og lasterom med lem. Båten har full lanterneføring som styres av husets øvrige utelys via fotocelle. Elias har også utvendig styreposisjon, og til sommeren oppgraderes den med innvendig ratt og dashbord som styrer søkelys på taket og arbeidslys akter!

– Ideen ble til etter at Kristian var på båttur i Ålesund i 2014, der han fikk kjøre Elias-båten. Da sandkassen skulle bygges på hytta fikk han valget mellom Kaptein Sabeltanns sjørøverskute «Den Sorte Dame» og «Elias». Pappa ble glad da valget falt på Elias med noen mindre detaljer, forteller John Arne Dybvaag.

Foto: RS «Ruth Opsahl»

MISTFJORDEN: FJELLVANDRER REDDET AV REDNINGS-SKØYTE

Da nederlandske Martin Beelard gikk seg fast i fjellet i Mistfjorden i starten av september, klarte han å ta seg ned til sjøen. Etter å ha ringt om hjelp, ble han hentet av redningsskøyta «Ruth Opsahl».

– Slike oppdrag er av de sjeldne, rapporterer en smilende skipsfører, Gunnar Waagø.

Foto: RS «Horn Rescue»

HVALER: FANT SAVNET PERSON

Det var vind og høye bølger da RS «Horn Rescue» fant en savnet person i Hvalerskjærgården ved hjelp av skøytas varmesøkende kamera natt til 1. oktober. Han og en til hadde tatt seg opp på land etter at de kjørte på et skjær og båten sank. Redningsskøyte-mannskapet fikk loset politi og redningsmannskaper på land frem til den savnede, som satt våt og kald i fjæresteinene og håpte på hjelp. Det fikk han!

Foto: Roar R. Halvorsen/RS «Uni Kragerø»

KRAGERØ: SKØYTESAMARBEID OM NATTA

RS «Uni Kragerø» og RS «Stormbull» hjalp en havarist som tok inn vann og var på vei til å gå ned mellom Kragerø og Risør natt til 23. september. Det frivillige mannskapet på RS «Uni Kragerø» fikk kontakt med havaristen, som sendte opp nødbluss og ble funnet raskt. De satte i gang lensing og tilkalte RS «Stormbull» fra Stavern, som har dykker om bord. Dykkeren lokaliserte skadene, og med lensepumper fra begge skøyter og havaristen selv, klarte de å holde havaristen flytende og få slept båten inn til Risør.

Foto: Mads Grimsæth

Arendal: Drømmedag med Redningsselskapet

Husker du de tre studentene som vant en drømmedag med Redningsselskapet i Lofoten tidligere i år? Nå kan du vinne en drømmedag. I mai/juni neste år kan du ta med vennegjengen, foreningen eller en annen gruppe til en av landets eldste og flotteste byer: Arendal. Der får dere bli med mannskapet om bord i redningsskøyta, treffe noen av våre frivillige som bidrar til å gjøre kysten vår tryggere og oppleve det beste av hva Arendal og kysten utenfor har å by på med besøk og lunsj på Torungen Fyr og omvisning på havforskningsstasjonen i Flødevigen. Delta på norsk-tipping.no/drommetanken

Foto: Lars Kristian Mosby Enger

OSLO/BODØ: ODD FELLOW ORDENEN GIR REDNINGSSKØYTE

Fra oktober i år og ut 2018 skal Odd Fellow Ordenens 22 000 medlemmer samle inn til en stor havgående redningsskøyte i Ulstein-klassen.

Ordenen har tidligere donert til to redningsskøyter, RS «Odd Fellow» og RS «Odd Fellow II», som til sammen reddet 111 mennesker på sjøen og hjalp over 6 000 fartøy.

– Odd Fellow har som mål å blant annet hjelpe de trengende, noe som passer godt med Redningsselskapets formål om å redde liv. Vi gleder oss til den nye redningsskøyta blir sjøsatt, og det er stort å kunne bidra med noe som kommer til å redde mange menneskeliv, sier Stor Sire Morten Buan i Odd Fellow Ordenen.

– Jeg blir rørt over at Odd Fellow Ordenen vil samle inn så mye penger for å hjelpe oss å redde liv, sier generalsekretær i Redningsselskapet Rikke Lind.

RS «Odd Fellow III» skal settes i drift i 2019, og blir stasjonert i Bodø.

Foto: Solfrid Bøe/Redningsselskapet

NORD-NORGE: REIS MED REDNINGSSELSKAPET

Påsken 2017 kan medlemmer, givere og støttespillere bli med Redningsselskapet og Enjoy Travel på en opplevelsesreise til Nord-Norge. Reiseruta går fra Oslo til Harstad med fly, og videre med buss til Svolvær i Lofoten for overnatting. På dag to blir gruppa bedre kjent med Svolvær og møter mannskapet på redningsskøyta «Sundt Flyer». Deretter besøkes Henningsvær, Borg og Ballstad før det blir hurtigrutetur fra Stamsund via Trollfjorden og fra Harstad til Tromsø. Dag tre og fire vies Tromsø og et besøk på Redningsselskapets regionskontor.

Tilsvarende reise ble arrangert to ganger i fjor, og fikk svært gode tilbakemeldinger. Turen går fra 13. – 16. april og koster 10 995 kroner, hvorav 1 000 kroner går som gave til Redningsselskapets arbeid.

Les mer på **enjoy-travel.no/lofoten-rs-april**

Foto: Solfrid Bøe/Redningsselskapet

Hvaler: Fuglejakt endte på holme

Fuglejakta på Nordre Søster gikk ikke helt som planlagt for de to ungdommene som fikk hjelp av Redningsselskapet 23. oktober. De hadde teltet på holmen og i løpet av natta hadde båten sprunget lekk. Med vann til langt over dørken i båten var det klart at de måtte ringe etter hjelp. Hovedredningssentralen varslet redningsskøyta «Horn Rescue», som raskt kom frem til de uheldige jegerne.

– Ungdommene var kalde og glade for å komme seg om bord til oss og varme seg. Dessuten fikk vi lenset og slept båten trygt til havn for dem, sier skipsfører Pål Bustgaard.

Foto: RS «Horn Rescue»

Foto: Mads Henrik Randby/RSRK Kristiansand

KRISTIANSAND: FIKK FRIVILLIGHETSPRISEN

Sjøredningskorpset i Kristiansand har fått kommunens frivillighetspris for 2016.

– Innsatsen deres er uvurderlig for oss. Jeg ønsker dere lykke til i det fremtidige arbeidet for å bedre sjøsikkerheten. Jeg håper virkelig vi alle kan nå Redningsselskapets visjon om at«Ingen skal drukne!», sa ordfører Harald Furre under utdelingen.

Foto: Kristiansand kommune

Foto: Redningsselskapet

FEDJE: REDDET EN MOR OG FIRE BARN

Da en syrisk kvinne lekte med barna sine på en strand ved Husavatnet i Fedje tidligere i høst, tok dagen en brå vending da minstegutten vasset ut i vannet, og ramlet da det ble brådypt. Moren løp ut i vannet for å redde ham, men verken hun eller sønnen kunne svømme. De andre barna sprang etter, men heller ikke de kunne svømme.

Den ene datteren, som fortsatt var på land, løp for å hente hjelp. Hun kunne ikke språket men ropte «Bæbu, bæbu». Bjarte Villanger så jenta som pekte mot stranden, og løp ned mens han rev av seg klær og sko og hoppet i vannet. Villanger reddet alle fem på land.

– De var i en klynge, så jeg tok rundt hele gjengen og dro de med meg inn. Noen holdt seg fast i meg, mens resten holdt seg fast i de igjen, forteller Villanger til avisa Nordhordland.

Barna var kalde etter hendelsen, men mest bekymret for mora som hadde svelget en del vann. Villanger fikk hjelp av samboeren og en vennepar, og sørget for at kvinnen fikk legesjekk og at barna fikk dusje og ta på tørre klær.

Villanger og medhjelperne ble senere hedret av Fedje kommune og Redningsselskapet, som delte ut redningsdiplom.

Foto: RS «Horn Rescue»

VESTERØY: REDDET ETTER VANNSCOOTER-STOPP

4. september kunne to glade menn, Alf Hellerød og Glenn Roar Gruer, hente vannscooteren hos Redningsselskapets mannskaper på Skjærhalden. Natten før ble de reddet opp, sterkt nedkjølte, etter en time i sjøen utenfor Vesterøy på Hvaler. Scooteren hadde stoppet, og mennene valgte å bli ved vannscooteren framfor å svømme mot land. Begge brukte flytevest.

Vi berømmer klasse 4D fra Ekeberg skole i Oslo som var på klassetur på Tredalen speidersenter denne helga. Da hørte ropene om hjelp kontaktet de brannvesenet, som varslet videre.

Livreddende avtale i Haugesund

Ny avtale sikrer at Haugesund Brannvesen kan disponere Redningsselskapets båt til øvelse og utrykning.

Avtalen mellom brannvesenet og Redningsselskapet Region Vest ble inngått i oktober. Båten er en Polarcirkel 685 og blir brukt av blant annet RS Ung Haugaland. Nå inngår den også i dykkerberedskapen til brannvesenet. Som gjenytelse for avtalen får RS båten fast båtplass i Haugesund sentrum og lett vedlikehold med underspyling to ganger i året. Ung-laget får dessuten bruke brannstasjonens undervisningslokaler.

Brannvesenet får disponere en båt av denne typen.

Det var skipsfører Holmedal på RS «Bergen Kreds» som lanserte ideen for brannvesenet. Brannformann og dykkerkoordinator Jan Gunnar Dommersnes kan fortelle at prosessen har vært rask og positiv.

– Nå har vi en rask, stabil og driftssikker båt. Reaksjonstiden har gått ned og aksjonsradiusen vår har økt, sier han.

Tidligere hadde brannvesenet en Pioner Multi. Denne var for liten og for langsom, det gjorde at de måtte kjøre langt for å sjøsette den der behovet var. Nå har de bare noen minutters kjøretid til kaien, og dykkerne går ferdig påkledd om bord i båten som er klar på et øyeblikk.

Tekst og foto: Lasse Brunborg, RSRK Bergen

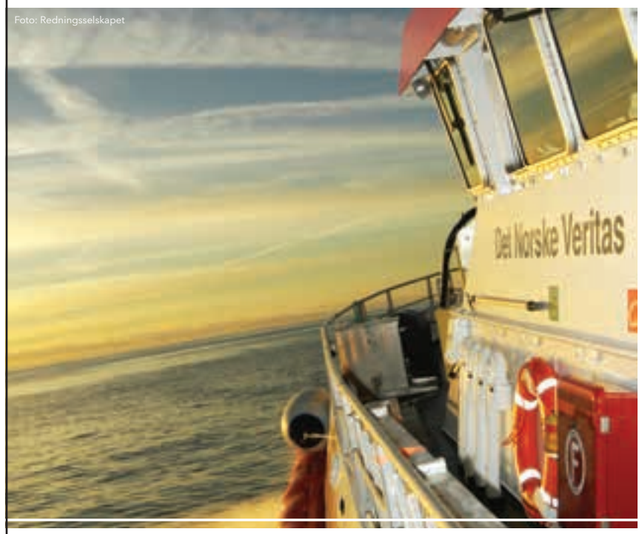


Foto: Redningsselskapet

SIKRING AV LIV, VERDIER OG MILJØ

DNV GL spiller en viktig rolle og er et anerkjent kvalitetsstempel innen Klasse. DNV GL har lang erfaring med klassifikasjon av ny og effektiv teknologi. Som DNV GL-kunde inngår du i et nettverk der service og tilgjengelighet står i fokus.

Klasse • Konsept • Operativ drift • Sikkerhetsstyringssystem • Konsulenttjenester

DNV GL AS, Veritasveien 1, 1336 Høvik
Tlf: 67 57 99 00, www.dnvgl.com

SAFER, SMARTER, GREENER

DNV·GL

THE ULTIMATE 4-STROKE OUTBOARD

Avansert teknologi

Suzuki videreutvikler motorene basert på testing og erfaring og gir deg stadig nye finesser.

Suzuki Precision Control er en "drive-by-wire"-kontroller som eliminerer friksjon og motstand.
Suzuki Keyless startsystem er et nøkkelfritt startsystem med startsperre.
Suzuki selektiv rotasjon gir deg muligheten til å kjøre i enten normal (med klokken) eller motroterende (mot klokken) modus.
Det intelligente drivstoffstyringssystemet **Lean Burn Control** "spår" drivstoffbehovet ved å overvåke motorens ytelse og driftsforhold ved å gi magrere drivstoffblanding til motoren. Resultatet er en bemerkelsesverdig forbedring i drivstofføkonomien. Lean Burn Control gjør våre motorer enda mer miljøvennlige, men beholder den høye ytelsen. Motorer som leveres med Lean Burn er DF9,9 B Sport, DF15A, DF20A, DF25A, DF30A, DF40A, DF50A, DF60A, DF70A, DF80A, DF90A, DF100A, DF115A, DF140A, DF150AP, DF175AP, DF200A, DF250A og DF300A.

LEAN BURN KJØR RASKERE - LENGRE - FOR MINDRE

Finn forhandler eller få mer informasjon om Suzuki båtmotorer:

erling sande
erling-sande.no

SUZUKI Way of Life!

Vil ha gratis returordning og vrakpant

Fritidsbåter dumpet i naturen har blitt et betydelig lokalt miljøproblem og en stor samfunnsutfordring. Redningsselskapet og Avfall Norge foreslår nå, i forbindelse med behandlingen av statsbudsjettet på Stortinget, et prøveprosjekt for håndtering av kasserte fritidsbåter.

TEKST: *Oddbjørn Nesje*

Vrak. En returordning vil gi færre slike syn langs kysten. Foto: Mads Henrik Randøy.

Prosjektet skal bidra til at båteierne vet hvor, og hvordan de skal få kassert båten. Dersom Stortinget støtter forslaget vil det bli gratis å levere båten, og de som har båten registrert i Redningsselskapets Småbåtregister vil motta en vrakpant.

Redningsselskapet og Avfall Norge ønsker å bygge opp et nasjonalt mottaksnett, og danne et marked for gjenvinning av båter. Forslagsstillerne mener dette vil øke gjenvinningsandelen blant annet gjennom å redusere kostnadene til vrakbehandling og transport. Konkret foreslår Redningsselskapet og Avfall Norge at Stortinget øker bevilgningen til tiltak mot marin forsøpling med 30 millioner fra 15 (regjeringens forslag) til 45 millioner i 2017.

Og nå kan det se ut som om forslaget får støtte, i hvert fall fra regjeringens samarbeidspartner Venstre, som i sitt alternative statsbudsjett for neste år foreslår å øke posten Marin Forsøpling med nettopp 30 millioner.

– Vi er glad for at Venstre engasjerer seg i saken om returordning for kasserte fritidsbåter. Det betyr at saken er på dagsorden i budsjettforhandlingene mellom de borgerlige partiene og vi vil selvsagt bidra til at de etablerer en returordning som er koblet til Redningsselskapets Småbåtregister, sier Atle Cato Strøm, leder i Redningsselskapets Småbåtregister.

Ifølge Miljødirektoratet i rapporten «Finansiering og organisering av en returordning for fritidsbåter» (august 2016) vil det være behov for å kassere opp mot 15 000 båter i nærmeste framtid. I forslaget til Redningsselskapet og Avfall Norge er det tre forhold, som vil gi fritidsbåteierne insentiv til å levere båten til avfallsbehandling:

- Båteieren vet hvor man kan levere båten
- Båteieren slipper å betale for å levere båten
- Båteieren får vrakpant, dersom båten er registrert i småbåtregisteret

– Vi mener det vil være samfunnsøkonomisk hensiktsmessig å ta utgangspunkt i vårt eksisterende småbåtregister for en fremtidig returordning . Nå har vi hatt møter med både Miljødirektoratet og Klima- og miljødepartementet, og Stortinget er engasjert i saken. Det er opp til myndighetene nå og vi skal selvsagt bidra til å få realisert en praktisk og rimelig ordning for fritidsbåtfolket, sier Strøm. ■■

STOLTE VINNERE AV NANSEN-PRISEN

DET BLE EN MEKTIG GRESK AFTEN I DEN VAKRE GAMLE FABRIKKBYGNINGEN, BÂTIMENT DES FORCES MOTRICES I GENEVE, DA VÅR SØSTERORGANISASJON HELLENIC RESCUE TEAM OG DET GRESKE PRIVATE INITIATIVET FOR FLYKTNINGER «VILLAGE PIKPA» MOTTOK NANSEN-PRISEN.

TEKST OG FOTO: *Frode Pedersen*

Generalsekretær Konstantinos Mitragas la hånden på hjertet da han snakket til 700 mennesker i salen etter utdelingen. Et stort øyeblikk for en gruppe frivillige som i mange år har slitt med lite synlighet og dårlig økonomi, fikk plutselig verdens øyne rettet mot seg. På kort tid og med god hjelp fra andre organisasjoner, har de klart å etablere en effektiv organisasjon som har blitt i stand til å hjelpe tusenvis av flyktninger. Flyktninger som har kommet i titusentall til deres ferieparadiser, ikke som pakketurister, men som mennesker i desperat nød og uten annen bagasje enn seg selv, en falsk redningsvest og klærne de har på seg. Generalsekretær Mitragas takket også Redningsselskapet og Utenriksdepartementet som har gjort det mulig å profesjonalisere organisasjonen på kort tid.

– Vi er stolte av å ha nominert vår greske søsterorganisasjon Hellenic Rescue Team. På kort tid har vi klart å bygge en verdifull relasjon, og gjennom god støtte fra Utenriksdepartementet har vi vært i stand til å bygge opp en sterkere organisasjon som skal være bedre rustet til å løse søk- og redningsoperasjoner i sitt eget land. Dette er frivillige som har vært vant til å operere med et minimum av økonomisk støtte og med få tekniske hjelpemidler. Nå har de fått flere båter til rådighet, og vi har trent mannskapene deres på vår egen sjøredningsskole i Horten. Alt dette på ett og et halvt år. At de nå fikk Nansen-prisen er vel fortjent med tanke på arbeidsforholdene de jobber under, sier generalsekretær Rikke Lind i Redningsselskapet.

Både den norske ambassadøren til Sveits, Hans Brattskar, og statssekretær Marit Berger Røsland fra Utenriksdepartementet var oppe og gratulerte vinnerne under seremonien. Å sammenligne dette med Nobel-utdelingen vil kanskje være å dra det litt langt, men her deltok artister, sjefskorrespondenten for BBC og programleder fra Libanon som alle hadde markert seg i sine respektive hjemland før de fikk æren av å bidra på denne utdelingen. Den hittil beste ble det hvisket oss i øret fra noen som hadde vært på mange tidligere prisutdelinger.

– Vi vil takke alle vår venner i Redningsselskapet for at dere nominerte oss til denne prisen. Uten deres hjelp og støtte ville vi ikke ha kommet så langt på det året vi har samarbeidet, sa visepresident i HRT Nikos Priporas etter at han fikk kjenne på den internasjonalt verdifulle prisen etter utdelingen. ■■

Nansen-prisen. Konstantinos Mitragas og Nikos Priporas var svært fornøyd med å kunne ta imot Nanse-prisen på vegne av Hellenic Rescue

The grey people hadde stor suksess med sin dans om flukt.

FAKTA Nansen-prisen ble innstiftet i 1954, og deles ut en gang i året til personer eller organisasjoner som har utmerket seg i arbeidet med å hjelpe de som er på flukt på grunn av kriger og konflikter. Siden prisen ble opprettet i Nansens ånd har mer en 60 enkeltpersoner og grupper mottatt prisen. Fridtjof Nansen var den første høykommissær for flyktninger for det som ble kalt Folkeforbundet, en allianse av stater som senere dannet grunnlaget for opprettelsen av FN. Derfor er det også UNHCR (United Nations High Commissioner for Refugees) som arrangerer og deler ut prisen.

OSLO/HELLAS:
Regjeringen forlenger oppdraget til redningsskøyta

I forbindelse med framleggingen av Statsbudsjettet 2017 ble det klart at Regjeringen fortsatt vil bidra med grensekontroll og livreddende innsats i farvannet mellom Hellas og Tyrkia gjennom Frontex-operasjonen «Poseidon». Dermed forlenges stasjoneringen av RS «Peter Henry von Koss» på den greske øya Lesvos inn i 2017.

Generalsekretær Rikke Lind i Redningsselskapet forteller om et unikt trepartssamarbeid mellom en humanitær organisasjon, norsk politi og gresk kystvakt.

– Vi opplever en fantastisk samhandling mellom aktørene – også med andre redningsressurser i området – der alle tar det beste ut av hverandre. Vi er glad for at regjeringen foreslår å videreføre dette viktige bidraget, sier hun.

Hittil har Redningsselskapet selv dekket det meste av lønnsutgiftene og deler av driftskostnadene til oppdraget i Hellas. Generalsekretæren mener at staten bør bidra i større grad.

– Vi forutsetter at Redningsselskapet får sin rettmessige andel av bevilgningen til dette formålet. Dette er en forutsetning for vår videre deltagelse i operasjonen, sier Lind.

Gylling Teknikk AS arbeider i dag med tre hovedsegmenter: **Batterier** til industri, nødsys, Forsvaret og start av kjøretøy. **Elektromekanikk** til grossister og industribedrifter. **Sol- og vindenergi,** komplette systemer leveres fra vårt eget datterselskap SUNWIND.

GYLLING

GYLLING TEKNIKK AS
Rudssletta 71, Pb. 103, 1309 Rud
Tlf. 67 15 14 00. Fax 67 15 14 01
e-mail: gyling@gylling.no
www.gylling.no

HAZE

Detaljer på www.gylling.no

Gelèbatterier til yrkes- og fritidbåter

Marine-batterier

Med den nye serien gelèbatterier kan vi takke de gamle åpne batteriene for hjelpen. Ingen gassing, ingen etterfylling av vann, god lademottagelighet, lang levetid.
Egne marinetilkoblinger for elektronikk.
Leveres i størrelsene 80At, 110At, 160At og 230At alle i 12V.

Vi er fast leverandør av batterier til Redningsselskapet.

The Quality & Management system governing the manufacture of this product is ISO 9001:2000 and ISO 14001:2004 certified.

ISO 14001 ISO 9001 UL Recognized Component MH28512 CE EMC

Jets Vacuum AS, Myravegen 1, N-6060 Hareid, Norway – Tel.: +47 70 03 91 00 – E-mail: post@jets.no

We take pride in the relations we build with our customers, and we take pride in the products we deliver. This gives us the confidence to state that we are always to be trusted.

www.jetsgroup.com

JETS™
Sanitary Systems
- Made to Please

KGK NORGE AS
www.kgk.no

ZF

NORGES MEST MODERNE BÅTMOTOR TIL MARKEDETS BESTE PRIS!

Hvorfor betale det dobbelte fra en av de store leverandørene? Vi leverer motorer fra 15 til 500 hester til de beste prisene på markedet.

HYUNDAI SEASALL

Vi leverer over hele landet. Opp til fire års garanti. Godt servicetilbud.

Telemark Trade AS

Telefon: 900 33 402
E-post: klas.grave@telemark-trade.no
www.telemark-trade.no

SIKKER - SOLID - SPORTY

SARGO
THE ALLSEASON BOAT

Alle har vel fra tid til annen et behov for å kjøre hardt og utfordre bølgene. Det er en herlig følelse i rett type båt med et solid skrog og nok av fartsressurser.

Sargo er den praktiske båten med sportslige egenskaper. Den er lett å manøvrere og har suverene kjøreegenskaper, selv på åpent hav. Sargo-eiere forteller gjerne om den behagelige gangen, og om et skrog som klistrer seg fast til bølgene uansett hvor fort det går. Vi liker den «tøffe sportsligheten».

De sportslige egenskapene kjennetegner alle Sargo-modellene, fra 25 til 36 fot. Likedan det praktiske og fornuftige. Sargo er en flerbruksbåt som passer til et bredt bruksområde. Med nordisk interiør, blandes det praktiske med det stilfulle!

Sargo bygges fortsatt i Finland, med samme yrkesstolthet som produsenten har gjort siden 1967. Sol eller regn spiller ingen rolle. Sargo er en allværsbåt og bak rattet er det enkelt å smile.

SARGO.no

FG Racing AS – Avd Øst: Lysaker Brygge 21, 1366 Lysaker – Avd Vest: Sæla Marina, 6817 Naustdal fg@fgracing.no – Tlf 930 99 002

Sarins Båtar Oy Ab, 67900 Kokkola, Finland, info@sargoboats.fi, www.sargoboats.fi

«GUDSKJELOV AT DU LEVER!»

– JEG TENKTE PÅ BARNEBARNA MINE. ENN OM IKKE PAPPAEN DERES SKULLE KOMME HJEM TIL DEM MER, SIER ODDLEIF TORSTEINSEN. HAN FULGTE MED DA SØNNEN FIKK BRANN OM BORD UTENFOR KRISTIANSUND 31. JANUAR I ÅR.

TEKST: *Janna Myerscough Aarvik*
FOTO: *Arja Grimstad Ones*

Oddleif Torsteinsen får telefon fra sønnen sin, Runar. Det brenner om bord i båten, og de trenger hjelp.

— Nå går vi i drakta. Jeg må legge på, sier Runar. Minuttene etterpå er fryktelig lange. Tankene farer gjennom hodet hans. «Hva kommer til å skje? Går det bra med ham?». Oddleif frykter det verste.

RØYK UT FRA SKOTTET

Tidligere, samme dag: Runar Torsteinsen og Odd-Helge Isaksen står opp i 03-tida i Ålesund. De skal gå til Rørvik for å bunkre. Og så videre til Sørvågen. En lang tur. De har påtatt seg å flytte båten for en de kjente. Da de kommer til Hustadvika kjenner de en rar lukt.

– Jeg fikk nesten sjokk. Det var ikke noe gøy da vi så det kom røyk ut fra skottene flere steder. Jeg kjente på skottene for å prøve å finne ut av hvor det var varmest, forteller Runar.

Hjemme har han tre barn og kone. De bor i et hvitt hus helt ved havet på Røst. Alle hus på Røst er jo ved havet; øya er ikke så stor. 500 mennesker bor der, og

Mange generasjoner før Runar har vært på havet. —Det er frihet og gir en god følelse, forteller Runar. Pappa Oddleif til venstre.

Foto Janna M Aarvik.

Venter på pappa. —Jeg pleier å ringe pappa når han er på sjøen, og høre om han kommer hjem snart, sier Hannah (7 år).

alle kjenner alle. ▶▶

BEKYMRET FOR SØNNENE SINE

Runar og Odd-Helge er på vei nordover med båten. Det er meldt storm den kvelden. Hjemme på Røst følger faren til Runar med på AIS-en innimellom. Plutselig stopper båten opp, og så ringer Runar. Det brenner om bord. De har varslet redningsskøyta og Oddleif ser på AIS ´en at redningsskøyta «Stormbull» er på vei for full maskin.

– Jeg har sett plastbåter brenne. Det er eksplosivt. Det var ikke det slag artig å høre at sønnen min opplevde det, forteller Oddleif.

Plutselig stopper AIS-signalene fra båten å sende. Oddleif ringer både til Runar og Odd-Helge uten å få svar. Det er tunge minutter for foreldrene til Runar. Oddleif ringer til faren til Odd Helge.

– Det var ekkelt å få den telefonen. Frustrerende når vi ikke visste noe. Det gikk lang tid uten at vi visste hvordan det gikk med ham, og da hadde vi det ikke godt, forteller pappaen til Odd Helge, Geir Isaksen. De får se bildene av brannen på nettsida til Tidens Krav, og det ser verre ut enn de trodde.

— Vi som foreldre tenker også på røyken og er redd for at han skal få varige skader i lungene. Eller det som er verre, at han må hoppe i havet. Vi pustet lettet ut da vi hørte at redningsskøyta var på tur ut til dem.

Tjue minutter etterpå får de melding fra Odd Helge. — Det var veldig godt, forteller Geir.

Det er ikke første gangen de har vært bekymra for sønnen. Geir forteller om en gang sønnen var 18 timer alene på Nordsjøen i storm og i liten båt. Tjueåringen Odd-Helge ble liten da. Han kjempet sakte mot bølgene for å komme hjem til Røst.

Denne gangen er det ikke like dårlig vær, og de er to om bord.

STORE BØLGER OG BRANN OM BORD

– Det luktet brann. Først så vi ingenting, så vi skjønte ikke hvor det kom fra. Det var tungsjø og nokså store bølger (red. anm.: For landkrabber betyr det store bølger), forteller Odd-Helge.

Det kommer røyk ut flere plasser, og Runar forsøker å slukke brannen gjennom sprekkene i skottet. Men det hjelper ingenting. Lysene på panelet begynner å

TIL SLUTT ER DET SÅ MYE RØYK AT RUNAR OG ODD-HELGE MÅ RØMME PÅ DEKK. DE TAR PÅ REDNINGSDRAKTENE OG LEGGER TELEFONEN INNI DRAKTA. SKOA TAR DE I HÅNDA. DE ER KLARE TIL Å HOPPE PÅ SJØEN.

blinke, og det kommer røyk ut fra messa. Da kaller de opp redningsskøyta. De skjønner at nå er det alvor, og at de trenger hjelp – fort!

– Vi fikk melding på VHF´en om at det var brann i en båt. Vi hev oss rundt, for jeg vet at det haster når det er snakk om brann i små båter med mye utstyr. Når det først tar fyr, så går det fort. Det er ikke mange rømningsveier heller. Den eneste veien er å hoppe i havet, og det vil vi prøve å unngå. Særlig med høye bølger og kaldt hav, sier skipper på redningsskøyta «Stormbull», Ruben Langseth.

Til slutt er det så mye røyk at Runar og Odd-Helge må rømme på dekk. De tar på redningsdraktene og legger telefonen inni drakta. Skoa tar de i hånda. De er klare til å hoppe på sjøen. Røyken er overalt, og de prøver så godt de kan å unngå den.

De vet lite om hvor redde foreldrene der hjemme er for dem. Selv rekker de ikke å tenke så mye, annet enn at de håper hjelpen kommer snart og at de må prøve å unngå den verste røyken. Etter tjue minutter kommer redningsskøyta i full fart.

– Det var godt å se redningsskøyta. Det er helt sikkert, sier Runar og ser tankefull ut.

«HALLO! DET ER ODDLEIF TORSTEINSEN FRA RØST. Æ HAR EN SØNN OM BORD!»

Redningsmann Ruben Langseth ber dem kjøre mot land. Det er for mye bølger til å ta dem om bord på redningsskøyta nå. Motoren deres hoster og stopper nesten flere ganger. Det er tjukt av røyk inne i styrhuset. Det er glødende glør mellom

Foto Odd Helge Isaksen

◀ **Marerittet.** Runar og Odd Helge var midt oppi det.

▼ **Dobbelt så tungt i dårlig vær.** Du må holde deg fast når bølgene pisker over båten. Det kan være lange perioder med storm. Men du husker bare de fine dagene, forteller Runar Torsteinsen.

listene. Marerittet er brann på båt, og de er midt oppe i det.

Autopiloten gir seg, og de mister styringa. Til slutt er det så mye røyk på dekk at Runar og Odd-Helge får beskjed om å komme om bord på redningsskøyta.

– Det var en veldig god følelse da de kom om bord til oss. Det verste med jobben som redningsmann er jo når mennesker dør på havet. Å finne dem. Denne gangen gikk det heldigvis bra, sier skipper Langseth på redningsskøyta.

Da ringer telefonen på redningsskøyta «Stormbull». Det er Oddleif. Pappaen til Runar. De to har fisket sammen helt siden Runar var liten. Runar maste hver lørdag om å få bli med faren og fiske. En lørdag det var godt vær fikk han bli med. Klokka var seks om morgenen og sju år gamle Runar var verdens lykkeligste. Han skulle få være med pappa på havet!

På havet ropte pappa Oddleif til han at han måtte hente langhuken. «Hva er langhuken?», sa sju år gamle Runar. «Men vet du ikkje ka langhuken e?,» ropte pappaen tilbake, og måtte le. Så klart. Sønnen

Hell i uhell. Heldigvis var redningsskøyta bare tjue minutter unna dem da det begynte å brenne ombord. Foto: Leif M. Andersen

hadde jo ikke vært med før.

Telefonen er på høyttaler, så alle hører Oddleif spørre etter Runar. «Hallo! Det e Oddleif Torsteinsen fra Røst. Æ har en sønn om bord i Bøfjord!», sier han med anspent stemme. Det har gått en halvtime siden sist han hørte stemmen til sønnen sin. En vond halvtime. Ruben gir telefonrøret til Runar. «Gudskjelov at du lever!», sier Oddleif da sønnen svarer.

— Det var en deilig følelse da jeg fikk snakke med ham. Jeg har jo vært på havet et langt liv, og vet hvordan det funker. Det er så lite som skal til før det går galt. På kvelden måtte jeg sende en SMS til redningsmennene og takke dem, sier pappa Oddleif med tårer i øynene.

TUNGT FOR FAMILIEN HJEMME

Oddleif har opplevd mye på havet. En gang trodde han båten skulle gå ned. De ble truffet av en stor bølge som fylte bua på dekk med vann så båten krenget noe voldsomt til babord. Det var kuling fra sydvest. Mesanen presset båten enda mer ned. Han lente seg over mot styrbord side, akkurat som det hjalp. «Oddleif, nå triller båten!», sa kompisen, og Oddleif skulle til å ta på redningsdrakten da båten plutselig svingte 180 grader fordi autopiloten svikta, og båten rettet seg opp. Oddleif tenker med skrekk og gru på hendelsen og var glad de kom fra det med livet i behold.

– Det er like tungt for dem som er på land når det er dårlig vær. Jeg husker mamma hadde mange, mange tunge stunder. Pappa dro på havet og var borte i flere dager. Og hun fikk ikke kontakt med ham, det var hverken mobiltelefon eller VHF da. En gang jeg var rundt sju år, husker jeg mamma var voldsomt redd. Det var ikke så mye vind, men havet var som et stort melkefat, det var helsikes mye båra (red. anm.: bølger). Da tok mamma oss med til nabokjerringa. Hun hadde også mann og barn på havet. Endelig så vi båtene komme tilbake via leia inn til Røst. En kolonne med båter. Da var mamma letta, mimrer Oddleif.

I ventetiden strikket hun sokker og sjøvotter og samlet inn penger på basar til Redningsselskapet. Mammaen til Oddleif var aktiv i redningsforeninga på Røst.

OMKOM I JULA

– Det var jo en båt herfra som var ute på fiske i romjula. Han ble overrasket av et polart lavtrykk, og båten fikk motorstopp. Vi hørte han si på radioen «Nå ser æ et brott. Nå fer æ i brottet, så dåkker får ha det bra!»

Så hørte de aldri noe mer fra ham. Dagen etter var havet helt stille. De fant vrakrester fra båten hans. Men mannen fant de ikke.

Oddleif husker ham godt. – Han var en steike snill mann. Han gav penger til oss ungdommen. Æ skulle få pængan på en betingelse: «At du går nedi havna og ser på den nye båten min». – Æ tok imot pængan. Men dro ikke ned i havna og så på båten hans da. Det har æ angra mye på, sier Oddleif bestemt.

TRYGGHET MED REDNINGSSKØYTA

— Det er betryggende hver gang redningsskøyta kommer til Røst og legger seg. Redningsselskapet har gjort en formidabel jobb langs kysten i alle år. Jeg kan telle på en hånd de vintrene jeg ikke har hatt bruk for redningsskøyta, avslutter Oddleif. ■■

FUJITSU INDUSTRIES

USIKKER PÅ BÅTFORSIKRING?

VI LOSER DEG UNNA SKJÆR I SJØEN!

Båtforsikring kan være et uoversiktlig marked for mange båteiere. Som megler har vi lang erfaring med båt og forsikring, og gjør det vi kan for å representere deg på en trygg måte i markedet. Norwegian Broker er Norges ledende megler innen fritidsbåtforsikring til privatpersoner. La oss hjelpe deg!

båt NORWEGIAN BROKER www.norwegianbroker.no | 02BÅT(02228)

NEI TIL HAVET SOM VERDENS SØPPELDYNGE

KJETIL ØSTLI
HALVT LOFOTVÆRING,
HALVT HALLINGDØL,
BOSATT I OSLO

Har de siste 15 årene skrevet for Aftenposten/A-magasinet. Har mottatt Arne Hestenes-prisen, NTBs språkpris og Schibsted Journalism Award. Har skrevet boken Politi & Røver (2009), for denne mottok han Brageprisen. Fisker ørret, sjø-ørret). Har aldri styrt båt. Men liker å sitte i en. Hvis det ikke er bølger. Sier ja til alle som spør om han vil være med på båttur/seiltur. Gründer nå Norges første friluftsmagasin på nett: Harvest – Mennesket & Naturen. Det handler om menneskets lengsel etter natur og å komme seg ut på eventyr. Nettstedet er gratis.

Folkens, det er på tide å brette opp ermene, på tide å si høyt ifra hvor glade vi er i havet utenfor.

En 16 år gammel gutt drar på ferie til Hellas for å dykke. Han skal straks bli så sjokkert av det han ser at det kommer til å endre ham – og kanskje kloden vår. Men akkurat nå, på vei under overflaten i et asurblått hav i Norges sydenparadis, er han som ungdommer flest. Han tenker ikke på hva som skjer med havet akkurat nå, ikke på oppvarmingen av det, forsuringen eller forsøplingen. Havet er havet, og under vann blir søppel usynlig.

Når sant skal sies tenker heller ikke 20-åringer, 30-åringer, 40-åringer, 50-åringer, 60-åringer så mye på hva som skjer med havet akkurat nå. Så sant du ikke dykker ned i det.

Men denne 16-åringen så noe spesielt. Hva han så? Han så mer plast enn fisk. Han så restene av vårt bruk- og kast-samfunn flyte rundt i store, mindre store, små og mikroskopiske deler. Heller enn å bli oppgitt, bestemte nederlandske Boyan Slat, en ung oppfinner in spe, seg for å kjempe. Gutten ville rense havet.

– Det måtte finnes en enklere måte å rense havet på enn den tradisjonelle måten med båt og nett. Man vet at havet beveger seg i et forutsigbart mønster og tanken min var at jeg ville utnytte dette.

Prosjektet kalles The ocean clean up project. Ungguttens drømmer omtales over hele verden.

– Haha, har mange sagt. – Så naiv han er. – Tror han virkelig at han klarer å fjerne kontinenter av søppel som flyter med strømmene?

Boyan Slat har også voldsom støtte. Prosjektet er på vei. Om det lykkes, vet vi ikke, poenget er at noen forsøker.

Over til marinbiolog Sylvia Earle, en celebritet blant dykkere, men også så kjent for sin kunnskap og erfaring fra havene at amerikanske presidenter vil ha henne til bords. Og hva sier hun til alle som vil høre? Vi må kjempe for havene våre! De er overfiskede, utplyndret og forsøplet.

Foto Norsk maritimt musem.

Utstilling i Oslo. På Norsk maritimt museum kan du se utstillingen Håp for havet som handler om plastforsøpling.

– Havene dør, sier hun i et stort portrettintervju med Outside Magazine.

– Korallrev store som skoger på land ødelegges, livet der forsvinner.

– Den kinesiske kysten er så overfisket at fiskerne konstant må lenger unna for å finne fisk.

– Vi finner så mye plast og søppel overalt. Forlatte garn og nøter driver rundt med havene og dreper tonn på tonn hvert år.

– Det meste av havets store fisk er fisket opp. Nå leter man derfor etter mindre fisk. Osv osv.

Hva har det med oss å gjøre. Alt, egentlig. De beviser at skal man få noe gjort, så man gjøre det selv. Man må bare begynne et sted, finne sitt engasjement, male på som en dampveivals over humper og ujevnheter.

Men engasjere meg i hva? Er villaksbestanden i vassdragene rundt deg på vei ned, så engasjer deg. Nyheten fra Havforskningsinstituttet denne uka var at bestanden av polartorsk i Barentshavet var skummelt lav grunnet oppvarming av havet og minkende is, (polartorsk er en nøkkelart siden torsken m.m. beiter på den), så engasjer deg i den lille polartorsken. Eller i plastikkforsøpling eller kystfiskernes kvoter, oppvarming av havet eller de store trålerredernes monopol over kysten vår, sjøfuglenes taushet, reker og kysttorsk som forsvinner eller gruveslam i Rapparfjorden. Om du ergrer deg, fortell det til noen. Gjør noe. Men hvorfor skulle lille meg kunne endre noe? Og hva kan lille Norge gjøre i en stor verden av 7,5 milliarder mennesker? Og med havet!!

Vel, vi kan gjøre det vi kan: Å engasjere oss. Uansett hva du stemmer politisk, det er på tide å fortelle partiet ditt at det må kjempe for havet. Kjemp for det som bygde landet vårt, og det som skal mette oss når vi er borte, for det vakre dikterne våre skrev om, det storslagne vi ferierer på, fisker og bader i, hver sommer. For hvem andre enn oss kan gjøre endringer? Toppskarven og alkefuglen? Nei, de dyra der er jo på vei mot stupet. Ulven og fjellreven? Nei, de er jo for pokker også på vei utfor stupet. Det er kun oss. Hva annet enn enkeltmennesker kan skape utvikling?

Om 0,0001 prosent av de Donald Trump-, Farmen- og Therese Johaug-interesserte også kjempet for havet, ville vi jaggu ordnet opp en hel masse på rekordtid.

Som Margaret Mead sa: «Never doubt that at a small group of thoughtful committed citizens can change the world, indeed, it is the only thing that ever has.»

Følg kampen på ***harvest.as***

Europas bredeste tankprogram for båtindustrien!
Tankene er produsert i næringsmiddelgodkjent polyethylenplast. Vi er fleksible med hensyn til plassering av stusser. Dersom du ønsker en løsning med speilvendte tanker (styrbord/babord) og kobling mellom tankene, løser vi dette for deg.

Plastinvent

Tanker til fritidsbåter

Vann - diesel - septik

Fordelene med tanker fra Plastinvent er mange:

- Lett å gjøre ren
- Lett i vekt
- Rimelig frakt
- Rask levering
- Skreddersydd løsning
- Et rimelig alternativ for den som ønsker å montere tanken selv

Ta kontakt - så kan vi sammen løse dine tankproblemer!

Løsninger for fremtiden
Plastinvent as
Olsvollstranda Industriområde T 56 34 70 80
Radøyvegen 717 F 56 34 71 00
5938 Sæbøvågen @ post@plastinvent.no

www.plastinvent.no

Din lokale forhandler

Østfold

RHJ AS
Kalesjer og REX markiser
Tlf : 412 11 111
www.rhj.no

Akershus

HOLMEN SLIPP MOTORSERVICE AS

www.motorservice.no
Telefon: 4000 1009
Butikk: Leangbukta 31, 1392 Vettre
Volvo Penta originaldeler
Verksted: Grundvikvn 1, 3478 Nærsnes
Service og reparasjoner av Volvo Penta
Opplag og båtplasser

AUTHORIZED VOLVO PENTA SERVICE

Vollen Marina
..en perle i Oslofjorden!
Vollen Marina i Asker, en komplett marina med båtplasser, gjestehavn, drivstoff og service på båt.
Tlf. 40141040 – www.vollen-marina.no

VOLLENSLIPP
WWW.VOLLENSLIPP.NO +47 66 90 44 66
Slemmestadveien 424, 1390 Vollen
Telefon: 66 90 44 66
www.vollenslipp.no
Yanmar og Cummins
Slipp: 30 tonn

Vest-Agder

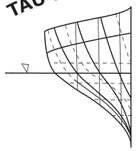
YAMAHA BÅT & MOTORSENTER

www.ybm.no – tlf 488 67 006

Rogaland

Stavanger Båtverksted AS
VOLVO PENTA Service Verksted
YANMAR marine
Telefon 477 70 725
post@stavangerbaatverksted.no
www.stavangerbaatverksted.no

TAU SLIPP & BÅTBYGGERI



Telefon 51 74 54 99 - post@baatbyggeri.no
www.baatbyggeri.no

Åkra Bilimport AS
Rådhusvn 1, 4270 Åkrehamn
Tlf: 52 84 55 00
Servicetlf: 909 39 500
www.aakrabaat.no
Båter: Finnmaster, Grandezza
Motorer: Yamaha

FINNMASTER
GRANDEZZA

Hordaland

BØMLO SKIPSSERVICE

www.bsse.no
Telefon 53 00 15 00
Hovlandshagen, 5443 Bømlo
Motorer: Yanmar og Volvo Penta
Vi utfører motorarbeid og maskinering, rørarbeid og hydraulikk, sveising av stål og aluminium, sprøyting av maling og bunnstoff, samt plastreparasjoner.

FITJAR

Håkonar Næringspark, 5419 Fitjar
Tlf: 944 30 500
www.fitjarbaat.no
post@fitjarbaat.no
Båter: Steady, AQ, Pioner
Motor: Yamaha

PIONER
YAMAHA

Sogn og Fjordane

VERLO WATER

Verlo AS
YANMAR YAMAHA
Gate 1 nr 88, 6700 Måløy
Tlf 57 85 11 77 / Vakttlf: 90 91 91 96
Service og reparasjon av de fleste motormerker, Yanmar og Yamaha forhandler/serviceverksted. Båtslipp, inntil 100 t /30 mtr. I industrivarehuset vårt finner du det du trenger til reparasjon og vedlikehold av båt. **www.verlo.no**

Møre og Romsdal

AalesundBåtservice

Kjøpmannsgata 15, Ålesund
Tlf.: 94 13 96 10 – 99 39 65 65
www.aalbs.no E-post: post@aalbs.no
Facebook: Aalesund Båtservice AS
Salg og service på Mercury produkter, diagnose verktøy for de fleste påhengsmotorer. Store arealer ute og inne med løftekapasitet inntil 5 tonn.

Westplast AS
Leinevegen 61, 6094 Leinøy
Telefon 70 08 04 00
www.westplast.no
Yanmar forhandler

Sør-Trøndelag

SKARSVÅG

Skarsvåg Boats AS
Sørfrøyveien 225, 7263 Hamarvik
Tlf 915 94 307
www.skarsvagboats.no

70 år i redningsforeninga Samhold

Redningssaken har vært Jorunn Johnsen (85) sin hjertesak siden hun var lita. Nylig ble ildsjela feiret av både Redningsselskapet og Træna kommune.

TEKST OG FOTO: *Tanja Krangnes*

Havfolket, kaller de seg, trænværingene. 33 nautiske mil ut i havet, vest for Sandnessjøen, råder de over 418 øyer, holmer og skjær. Her har fiske og fangst vært levevei fra de første menneskene bosatte seg her for 9 000 år siden. Fisket og relatert industri er fremdeles hovednæringsveien i øysamfunnet.

Opp av havet. Træna-øyene er lett gjenkjennelige.

HAVFRUA

På ytterveggen til et okergult hus henger en like fargesterk vimpel med teksten «Velkommen til havfolket». Her bor Jorunn Johnsen, som må være selve havfrua på Træna, engasjert som hun er i redningsforeninga «Samhold», som bingovert på sykehjemmet, med renovering av grendehuset og loddsalg til en rekke formål.

– Bestemor var med å starte redningsforeninga i 1910. Foreningskvinnene bommet fisk av fiskerne, solgte den videre og samlet inn penger til redningssaken. De arrangerte også fester, forteller Jorunn.

Hun ble født på Træna i 1931, og vokste opp med mora, besteforeldrene og et par ugifte onkler.

– De hjemme var bestandig interessert i og støttet to hovedsaker: Redningssaken og Frelsesarmeen.

Jorunn fikk bli medlem i redningsforeninga da hun ble konfirmert i 1946.

– Men vi hjalp til før det. Vi fikk hatt på hodet og bånd rundt armen, og så dro vi rundt til husene og solgte juni-nåler i forkant av Redningsselskapets dag (7. juni). Vi gikk også med nummerlister.

70 år etter at hun deltok på sitt første møte i redningsforeninga, er medlemstallet dessverre synkende.

– Vi var rundt 20 stykker på den tida. ▶▶

70 år for Redningsselskapet. Jorunn Johnsen har vært styreleder i redningsforeninga i størstepartene av årene.

Nå er vi bare seks. Når jeg tenker tilbake på det, føles det som det var i et annet liv. De som var med da jeg begynte har gått bort.

På landsbasis er i overkant av 100 redningsforeninger fremdeles aktive. Antallet synker, mens snittalderen på medlemmene øker.

– Det er vanskelig å få med ungdommen, sier Jorunn, som har vært leder eller kasserer i foreningen i flesteparten av de 70 årene.

– ET FYRTÅRN I LOKALSAMFUNNET

På stuebordet står blomster, et innrammet diplom fra Redningsselskapet og Træna fyr i keramikk. Kvelden før ble Jorunn feiret med taler, musikk, mat fra havet og gaver. Træna-ordfører Per Pedersen ville hylle Jorunns 70-årige innsats for Redningsselskapet ved å dele ut kommunens fyrtårn.

– Træna fyr gir vi til de som har gjort seg spesielt fortjent til det. Jorunn er jo et slags fyrtårn i lokalsamfunnet. Hun står på og viser vei for hva andre bør gjøre. Ingen har fortjent dette bedre enn nettopp henne, sier ordføreren, og legger til at det kun er delt ut to eksemplarer så langt.

– Det første gikk til Redningsselskapet! Å ha redningsskøyta her betyr utrolig mye for lokalsamfunnet og er en trygghet for fiskerne som ror her ute, både våre egne og tilreisende.

Redningsselskapets distriktsleder i Nordland, Arnt Åge Albertsen, var også full av beundring.

– Å få overvære en sammenkomst som dette er fantastisk. Jorunn er RS-limet her på Træna. Slike ildsjeler er alfa og omega for Redningsselskapet. De har vært med på å drifte og vedlikeholde redningsskøytene våre siden stiftelsen, sier Albertsen.

FIKK HJELP FLERE GANGER

Redningsselskapet har en sentral plass i Jorunns stue. En RS-vimpel troner i seksjonen og på veggen henger Frivillighetsprisen som hun fikk fra RS i Nordland i 2009, flere diplomer og et bilde av «Skuld» – redningsskøyta som er stasjonert noen hundre meter fra hjemmet hennes.

– Da «Skuld» kom hit, det var 15. september i 1990, hadde vi fest, forteller Jorunn, som har ført interessen for Redningsselskapet videre til neste generasjon.

◀ **Havfolket.** Vimpelen på Jorunns yttervegg er en av mange rundt omkring i øyriket Træna.

Foto Kari-Ann Dragland Stangen, Helgelands Blad

▼ **God stemning.** Mannskapet på Skuld, f.v. Torgeir Kristiansen, Jostein Johansen og Alexander Hundal var med å feire 70 års medlemskap.

> DU VET, I ENKELTE FAMILIER HAR DE MISTET BÅDE EN FAR, EN BROR OG EN EKTEMANN PÅ SJØEN.

– Sønnen min var skipper på en av redningsskøytene, og var med på jomfruturen da «Skuld» ble hentet på verkstedet i Mandal og seilt til Træna.

Ektemannen Alf var fisker.

– Det var flere ganger han trengte redningsskøyta for å bli slept til land. Det følger en trygghet med å ha den her. Du vet, i enkelte familier har de mistet både en far, en bror og en ektemann på sjøen.

100 ÅR TIL

Kakebasarer. Loddsalg på butikken. Høstfest og vårfest. Innsamling på hvert eneste foreningsmøte. Jorunn organiserer og stiller opp. Ordføreren røper at både Jorunn og foreningskollega Liv er noen råskinn som selgere.

I tillegg har redningsforeninga «Samhold» alltid tatt godt vare på mannskapet. Til jul, når de passer på de som ferdes på sjøen i stedet for å være hjemme hos familien, fikk de fra gammelt av hjemmestrikkede votter og sokker. Nå får de matvarer. Innimellom vanker det også en middagsinvitasjon.

– Det er noe spesielt med folket i Redningsselskapet og på redningsskøyta. Jeg vet ikke helt hva det er, men de er så blide og smilende bestandig, sier hun, og konkluderer om de 70 årene med innsats for redningssaken:

– Det har vært artig. Jeg håper at foreninga består i 100 år til, om ikke jeg blir med! ■■

KRONIKK

BEREDSKAPSSJEF I REDNINGSSELSKAPET
Ronny Jåsund-Pedersen

Slepekapasiteten langs kysten må styrkes

Ronny Jåsund-Pedersen, Beredskapssjef I Nasjonal Transportplan legger myndighetene til grunn en nullvisjon når det gjelder tap av menneskeliv i trafikken både på land og på sjøen. Dette samsvarer med vår egen visjon om at Ingen skal drukne. Ingen av oss ønsker å oppleve at folk mister livet på sjøen. Det er det viktigste premisset for alt vi gjør - for hvordan vi organiserer beredskapen.

Vi mener nullvisjonen må gjelde alle typer fartøy og at sjøsikkerhetsinnsatsen må dimensjoneres slik at vi styrer mot en gradvis reduksjon av risiko, og at antallet omkomne skal minke til tross for trafikkøkningen Kystverket varsler i sjøsikkerhetsanalysen.

I følge denne analysen er sannsynligheten for ulykker nært knyttet til omfanget av skipstrafikken. En økning i skipstrafikken vil isolert sett medføre en økt sannsynlighet for uhell. Frem mot 2040 er det ventet en trafikkvekst på 41 prosent, målt i utseilt distanse. Med utgangspunkt i denne trafikkveksten er det videre beregnet at antallet årlige skipsulykker langs kysten vil øke med 31 %.

I følge sjøsikkerhetsanalysen kan vi forvente omtrent 154 skipsulykker årlig. Det vil si grunnstøtinger, kollisjoner, strukturfeil, brann/eksplosjon og is-relaterte ulykker. 31 prosent flere ulykker vil resultere i ca. 200 skipsulykker årlig i 2040 dersom det ikke iverksettes nye forebyggende tiltak.

Uansett hvilke skipsulykker vi snakker om mener vi i Redningsselskapet at myndighetene ikke bare kan satse på forebyggende tiltak for å håndtere denne veksten. Når regjeringen sier A – stimulere til trafikkvekst for eksempel gjennom å vri godstrafikk fra vei til sjø, så må de også si B – styrke den operative kystberedskapen.

Og det er her vi i Redningsselskapet kommer inn i bildet. Våre kapasiteter inngår i hverdagsberedskapen, så vel som i de store krisene langs kysten, og våre femti redningsskøyter er ofte første fartøy til stede ved en hendelse. Redningsskøytene er ofte den eneste ressursen storsamfunnet har til rådighet på ulike deler av kysten – vi står for 78 prosent av alle oppdragene utført av redningsressursene til hovedredningssentralene på sjøen. Dette har stor samfunnsmessig verdi i form av liv reddet og ikke minst å avverge store materielle og miljømessige katastrofer. Uten redningsskøytenes assistanse ville mange av hendelsene hatt større og mer alvorlige konsekvenser.

I Nordområdene ser vi at økningen i tankskiptrafikken ekstrem. Den vil nemlig øke med 282 prosent i Troms og 300 prosent i Finnmark frem mot 2040 i følge sjøsikkerhetsanalysen. De mulige miljøkonsekvensene ved ulykker er i følge analysen størst i våre tre nordligste fylker. I dag har staten to slepebåter i området mellom Røst og grensen til Russland. Regjeringens svar på dette i stortingsmeldingen om sjøsikkerhet er at den forutsetter at slepeberedskapen blant annet skal ivaretas av «tilgjengelige private slepefartøy, den indre Kystvakt og Redningsselskapets fartøyer».

Denne tilnærmingen kan tolkes på flere måter. På den ene siden må vi takke regjeringen for tilliten de viser oss når de sier at vi kan ivareta slepeberedskapen. På den andre siden kan jeg ikke se for meg hvordan vi vil klare dette uten at tilskuddet vårt i statsbudsjettet for neste år økes. Det forventes nemlig en trafikkvekst på 41 prosent og at antall skipsulykker øker med 31 prosent årlig. Derfor gikk vi til Stortinget for noen uker siden og ba om støtte til en ny redningsskøyte i Nord-Norge.

Nødvendigheten for bedre sjøsikkerhet og et sterkt RS er like stor i dag som da selskapet ble etablert i 1891. I 2015 omkom 125 personer i trafikken (vei). Vi må helt tilbake til 1947, da 94 omkom, for å finne tilsvarende lave tall. I 2015 har til sammen 102 personer omkommet som følge av drukning. I 2014 var tallet på druknede 115, og i 2013 var det 119. På veien er tallene for 2014 og 2013 henholdsvis 147 og 187.

Reduksjonen i antall omkomne i veitrafikken kan dels forklares med satsingen på veisikkerhet. Nå er det snart flere omkomne på sjøen enn på veien. Det er på høy tid med en storsatsing på sjøsikkerhet. Vi trenger økt støtte til det forebyggende arbeidet og til økt tilstedeværelse langs kysten. Vi ønsker å bygge opp beredskapen der behovet er størst. Jeg håper derfor myndighetene vil komme oss i møte på kravet om støtte til en redningsskøyte i Nord-Norge.

Beta Marine strømaggregat
- Effekt 4 - 49 KVA
- Stillegående

Leveres med eller uten kabinett

BETA MARINE

Hvorfor velge Beta Marine?
- Kvalitetsmotor fra Kubota
- Lun rolig gange
- Leveres fra 10 - 99 HK
- Internasjonal forhandlerstøtte
- Ekstrautstyr tilpasset ditt behov
- Markedets beste pris?

Beta Marine motor med seildrev
- 13,5 HK - 56 HK

Kan leveres med seildrev

Kan også leveres med seildrevkit tilpasset Volvo 110S, 120S og Yanmar SD20

Beta Marine

BETA MARINE AS
Tlf: 928 66 501 | www.betamarine.no

RS LOTTERI 1/2

Kledd for den kalde fine tida

Alle som ferdes på sjøen vet at om man først begynner å fryse, så skal det mye til for å få varmen igjen. For å kunne ha glede av vinterbåtliv, er det helt avgjørende at man er godt kledd – fra innerst til ytterst. Tipsene vi bringer er først og fremst for dem som er ute i åpen båt. Likevel er rådene aktuelle for alle.

TEKST OG FOTO: *Trond J. Hansen*

SOM PÅ FJELLET

Prinsippet for å kle seg skikkelig på sjøen er på mange måter likt prinsippet for å kle seg for vinterfjellet. På sjøen kommer i tillegg at man må ta høyde for sjøsprøyt. Man snakker om trelagsprinsippet; undertøy, mellomlag og ytterplagg. Ofte må man ha flere mellomlag for å holde varmen. Det er bedre med mange tynne lag, enn færre tykke. Flere lag gir luft mellom plaggene, og siden luft isolerer vil det bidra til å holde deg varm. Man snakker også om skorsteinsprinsippet. Det vil si at luften skal kunne sirkulere fra bunn til topp. Det for å sørge for å transportere fukt ut fra kroppen. For at skorsteinsprinsippet skal fungere, bør ytterplaggene være forholdsvis romslige og ikke være innsnurpet i livet. Kroppen svetter i løpet av ett døgn ut opp mot to liter væske. Dersom ikke dette transporteres bort, blir det kaldt. Noe man skal ha i tankene er at man må isolere ekstra de steder blodårene ligger lengst ut mot huden. Det vil si hode, hals, føtter, hender og nyreområdet. Blir for eksempel pulsårene ved håndleddet nedkjølt, vil kaldt blod transporteres rundt i kroppen og kjøle deg ned.

VARMETAP
Noe man skal ha i tankene er at man må isolere ekstra de steder blodårene ligger lengst ut mot huden. Det vil si hode, hals, føtter, hender og nyreområdet.

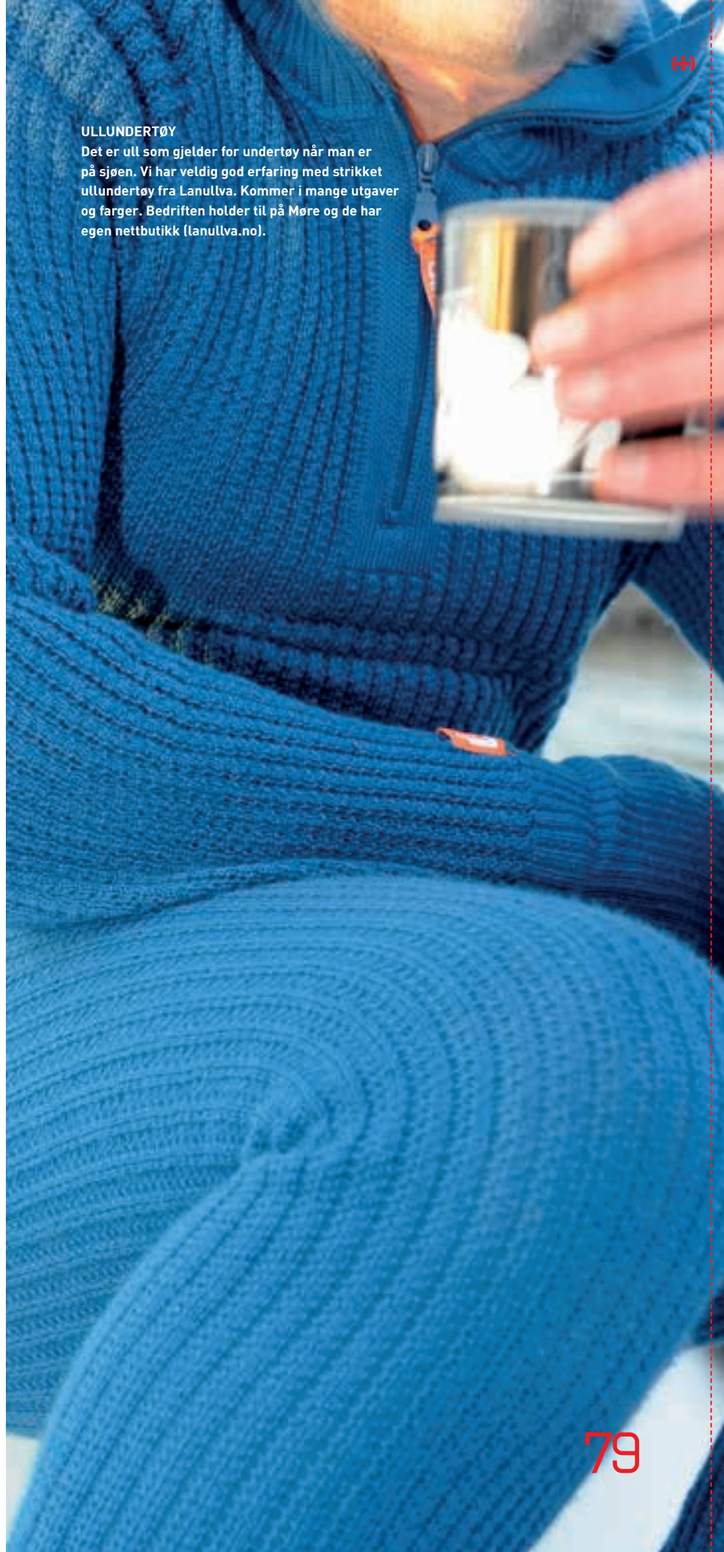
ULL ER GULL

Det er ull som gjelder for undertøy. Ull har, i motsetning til bomull, den egenskapen at det varmer selv om det er blitt fuktig og ullundertøy bidrar til å transportere bort svette. Undertøy av syntetisk materiale går ofte under betegnelsen superundertøy. Det fungerer bra til trening og ved høy aktivitet, men isolerer ikke like godt som ull, og må dessuten vaskes hyppigere for å fungere slik det skal. Gå for ull! Det mange ikke tenker på er det aller innerste – underbuksen. En truse i bomull eller kunststoff kan bli fryktelig kald og ubehagelig å ha på om den skulle bli våt. En underbukse i ull tørker mye raskere enn en i bomull og føles også renere. Spander derfor på deg en boxer i behagelig ull.

MELLOMLAG
Det er med mellomlag klærne man lettest regulerer temperaturen. Bruk gjerne klær av ull eller fleece. En klassisk Islender i ull er fin på kalde dager.

MELLOMLAG

Det er med mellomlag klærne man lettest regulerer temperaturen. Bruk gjerne klær av ull eller fleece. Syntetisk fleece transporterer også fuktighet bort fra kroppen og isolerer godt. Det har høy slitestyrke og lav vekt. Vi synes det er greit å ha helt tynne fleece-klær utpå ullundertøyet. Deretter justerer vi med tykkere fleece-tøy, alt etter hvor kaldt det er. Eventuelt kan man bruke en god ullgenser (islender). Er det riktig kaldt bruker vi en hel fleece-vams. Fordelen med en slik er at det ikke oppstår kuldelekkasje mellom jakke og bukse. Du kan blant annet finne slike i arbeidsklær-butikker, men også i butikker som selger dykkerutstyr (dykkevams).



ULLUNDERTØY
Det er ull som gjelder for undertøy når man er på sjøen. Vi har veldig god erfaring med strikket ullundertøy fra Lanullva. Kommer i mange utgaver og farger. Bedriften holder til på Møre og de har egen nettbutikk (lanullva.no).

FLYTEVEST
På vinteren er det ekstra viktig å bruke sikkerhetsutstyr, med tanke på at vannet er kaldt og nedkjøling skjer raskere. Siden man har på seg mye klær om vinteren kan det være greit å ha en flytevest med stor oppdrift.

YTTERST
Moderne seilklær/sjøtøy skal ikke gi varme, men fungere som et beskyttende lag mot vær og vind. Varmen får du fra klærne innenfor. Ingen av de avanserte seiljakkene er foret, og det er ikke slik at tykke klær er synonymt med høy kvalitet. Snarere er det slik at de dyreste jakkene er ganske tynne – for at de skal være lette og gi god bevegelighet.

Et pustende materiale, som for eksempel goretex, har den egenskap at det slipper ut svette, men ikke slipper inn regn og sjøsprøyt. Godt sjøtøy har tapede sømmer og forsterkninger på utsatte steder – som knær, sete og skuldre. Det har også en hette som gir god beskyttelse, høy krage og lommer med fleecefor – for å kunne varme hender. Vær oppmerksom på at uansett hvor dyrt seiltøy du kjøper, så har pustende materiale begrenset levetid – gjerne 3–5 år (alt etter bruken). Svette, saltvann og sol gjør at membranen i det pustende materiale med tiden mister effekten. Det hjelper å skylle tøyet i ferskvann og vaske det i henhold til vaskeanvisningen.

Hele flytedresser er normalt ikke pustende, men kan fungere meget bra på kalde dager – selv om de kan bli litt klamme innvendig. Vil holde deg varm en god stund om du faller i sjøen. Driver du ekstrembåtkjøring, for eksempel hurtiggående RIB på ekstra kalde dager, kan det fungere bra med en overlevelsesdrakt. Slike drakter er imidlertid veldig ubekvemme og gir deg lite bevegelsesfrihet. Det finnes egne RIB-drakter.

FRA TOPP TIL TÅ

- For at du ikke skal fryse er det avgjørende å holde hode, hender og føtter varme. I halsen liker vi å bruke en hals i ull eller fleece (buff type). Disse er behagelig å ha på og er lette å justere i forhold til temperatur.
- Ha et utvalg av hodeplagg om bord. En lue i ull, fleece eller kombinasjon av dette er behagelig å ha på. På kalde dager synes vi om å ha en vind- og vanntett fjellue med øreklaffer. Sydvest er ypperlig for våte dager.
- På sjøen er det ofte på beina man fryser først, og da setter frosten seg. Bruk godt fottøy med plass til flere lag ullsokker. Ha alltid med deg ekstra ullsokker. Halvhøye seilerstøvler i pustende materiale er ideelt fottøy – varme og gir godt grep.
- På hendene kan man i stor grad bruke hansker og votter som brukes på fjellet. Også her er ull godt egnet. Pulsvanter i ull er ypperlig å ha om bord. Er det regnvær har vi god erfaring med å bruke forede hansker med «oljestoff» på. Slike fiskere gjerne bruker. Er varme, vanntette og gir godt grep.
- På vinteren er det ekstra viktig å bruke sikkerhetsutstyr, med tanke på at vannet er kaldt og nedkjøling skjer raskere. Siden man har på seg mye klær om vinteren kan det være greit å ha en flyte vest med stor oppdrift. En «vanlig» vest har typisk oppdrift på 150 til 180 N. En god vest for havseiling gjerne en oppdrift på rundt 275 N.

LIVET I HAVET
– VÅRT FELLES ANSVAR

Fiskeridirektoratet ble etablert i Bergen i 1900 og er myndighetenes rådgivende og utøvende organ innen fiskeri- og havbruksforvaltning i Norge.

Fiskeridirektoratets mål er å fremme lønnsom og verdiskapende næringsaktivitet gjennom bærekraftig og brukerrettet forvaltning av marine ressurser og marint miljø.

FISKERIDIREKTORATET
fiskeridir.no

HOBBYFISKERENS DRØM
OG TROFASTE VENN

Bensindrevne og elektriske kraftblokker med regulerbar hastighet. Norsk patent.

Olsen Fangst og Kraftblokk
- En fritidsfiskers trofaste venn

se www.kraftblokk.no eller tlf. 976 81 636/905 64 598

DRIVSTOFF OG Mobil SMØREMIDLER
LEVERES OVER HELE KYSTEN AV Bunker Oil
Våre avdelinger: **Bergen**: 55 11 95 30 - **Ålesund**: 70 10 47 47 - **Tromsø**: 77 66 41 20
Vi støtter Redningsselskapet
Finn vårt nærmeste tankanlegg: **bunkeroil.no**

Utkilen

Strandgaten 197, 5004 Bergen. Postboks 1163 Sentrum, 5811 Bergen
Tlf 55 30 78 00. www.utkilen.no

AWILHELMSEN

Cruise
Eiendom
Shipping & Offshore
Detaljhandel
Kapitalforvaltning

ballstad slip

Kystflåtens førstevalg!
Telefon 760 55 100 www.ballstadslip.no

Bergesens Almennyttige Stiftelse

Postboks 366 Skøyen - 0213 Oslo
Telefon: 21 03 05 00

BERGEN GROUP SERVICES

SKIP OG PLATTFORM –MOTOR OG GIR
MASKINERING –PLATE/RØR OG SVEIS

ENERGI & INDUSTRI
MARITIM • FORSVAR

PREFAB – SERVICE – OPPGRADERING
INSTALLASJON – VEDLIKEHOLD

QUALITY THROUGH SERVICE AND INNOVATION bergengroup.no

FUGRO

24/7
SATELLITE POSITIONING
www.fugroseastar.com

Vi kobler deg til fremtiden...

SKIPSELEKTRO
SKIPSELEKTRONIKK

- Totalleverandør av elektriske installasjoner for fartøy i alle størrelser.
- Dekker alle behov inne maritim elektronikk
- Fiskeleting, navigasjon og kommunikasjon

IMES

Tromsøysundv 20B, 9020 Tromsdalen
Tlf 77 66 46 00 - imes@imes.no

www.imes.no

KPMG

Dine utfordringer – vår ekspertise

Lokal kunnskap i et globalt nettverk.

KPMG Stavanger
KPMG Haugesund
KPMG Stord
Tlf. 04063 | kpmg.no

ERLING HAUG
En sikker forbindelse siden 1936

Skipsutstyr, verneutstyr, brann og redningsutstyr
Ståltau, fibertau, løfteutstyr

Hovedkontor:
7486 Trondheim. Tlf: 73 53 97 00. Fax: 73 53 97 01
E-post: firmapost@haug.no
Avdelingskontorer:
Kristiansund, Hammerfest, Harstad

Se vår katalog på: www.haug.no

G. ØYE AS

UNDERVANNSENTREPRENØR
TLF: 91 33 95 88
45 02 89 97
98 87 95 17

WWW.G-OYE.NO

JEBSENS

jebsens.com

Lofotkraft

Trygger hverdagen
– investerer i framtiden

METALLCO
BERGEN

Vi kjøper alt av jern og metaller
Tlf. 55 34 17 70
www.metallco.com

YAMAHA
Revs Your Heart

Yamaha Motor Scandinavia
www.yamaha-motor.no

Buster HUSKY Powered by YAMAHA

Fountaine Pajot Catamarans

FOUNTAINE PAJOT

SMART Å VELGE KATAMARAN: God stabilitet – Lavere drivstofforbruk – Mange romslige lugarer – Unike seilegenskaper – Dekksalong med utsyn – Bredden gir stor plass i cockpit og på dekk

ScanCat AS Oppsjølia 15 A, 1385 Asker. Tlf 93 02 33 22. info@scancat.no www.scancat.no

Taste of North AS www.tasteofnorth.no

LEDER FOR SAMFUNNSKONTAKT
I REDNINGSSELSKAPET
Oddbjørn Nesje

Statsbudsjettet – det årlige dramaet på Stortinget

Det er onsdag 19. oktober og vi er på Stortinget. Transport- og kommunikasjonskomiteen har invitert til åpen høring om stortingsmeldingen om sjøsikkerhet. En viktig høring for oss. Vi snakker om Kystverkets sjøsikkerhetsanalyse om trafikkveksten som kommer på sjøen. At trafikken øker med 41 prosent mot 2040. At dette vil føre til 31 prosent flere ulykker dersom ikke sjøsikkerheten bedres. Vi stiller spørsmålstegn ved hvorfor regjeringen i stortingsmeldingen ikke sier noe om den operative beredskapen som Redningsselskapet er en del av. Budsjettposten vår behandles i den samme komiteen. Regjeringen har foreslått at den ikke skal økes noe fra i år til neste år.

Vi sier til dem at det ikke virker logisk at de samme politikerne som vil hindre at trafikkveksten skal føre til flere ulykker samtidig fryser tilskuddet til Redningsselskapet. Som står for 78 prosent av sjøredningsoppdragene til Hovedredningssentralene. Vi sier videre at vi kommer til å snakke mer om rammevilkårene våre uken etter, på statsbudsjetthøringen deres. Komitélederen kvitterer med at det «tviler vi ikke på».

Vi ler litt alle sammen. Selvironi må vi ha, vi som deltar i det årlige dramaet på Stortinget der hundrevis av ideelle formål og stortingspolitikerne drøfter hvilke tiltak som skal prioriteres i neste års statsbudsjett. Det store spørsmålet alle aktørene stiller seg er: Hvordan blir det i år, blir statsbudsjettet en komedie eller en tragedie for min organisasjon?

Åtte dager senere sitter vi i den samme komiteen på høringen til statsbudsjettet. Stort sett alle, oss selv inkludert, er tilfreds med at myndighetene ønsker å vri transport over fra vei til sjø. Og at de bidrar med insentiver for å få dette til. Men bør ikke myndighetene følge opp en slik transportsatsing med å bedre sikkerheten?

På begge høringene sitter vi sammen med representanter for båtfolket, kystnæringene og rederiene. Vi får støtte fra blant andre Kystrederiene, Rederiforbundet, Sjømannsorganisasjonene i Norge, Abelia, NHO Sjøfart, Norboat og KNBF for kravet vårt om bedre rammevilkår for Redningsselskapet i en tid med kraftig trafikkvekst. Disse aktørene er de første til å erkjenne hvor viktig det er å ruste Redningsselskapet for fremtiden. Ulike bransjers støtte til Redningsselskapet gir oss inspirasjon og motivasjon til å fortsette innsatsen for bedre sjøsikkerhet.

Derfor har vi denne høsten prioritert å gå på alle på Stortingets komitéhøringer til statsbudsjettet som er relevante for oss. Vi har vært i

- familie- og kulturkomiteen og bedt om at vi får fortsette med fast andel av spilleoverskuddet og at momskompensasjonsordningen for frivillige organisasjoner må styrkes
- energi- og miljøkomiteen og bedt om at det settes av midler til et prøveprosjekt for håndtering av kasserte fritidsbåter der de som har båten registrert i Redningsselskapets Småbåtregister vil motta en vrakpant
- justiskomiteen og bedt om at samhandlingen i beredskapen styrkes og at støtten til organisasjonene i den frivillige redningstjenesten økes
- transport- og kommunikasjonskomiteen og bedt om at sjøsikkerheten styrkes og tilskuddet til Redningsselskapet økes

Vi har siden 2005 økt antallet redningsskøyter med 11 – fra 39 til 50. De siste årene har vi etablert oss med frivillige sjøredningskorps og redningsskøyter på for eksempel Stord, Ålesund, Skjeberg og Namsos. I den samme perioden har antallet oppdrag doblet seg til 7500 oppdrag og staten har økt tilskuddet vårt med 6 millioner. Det er utviklingen i tilskuddet vårt indeksjustert i forhold til 2005-kroner.

Mens oppdragsmengden vår har økt med 50 prosent og antallet redningsskøyter har økt med 28 prosent har altså myndighetene økt tilskuddet med 10 prosent. Dette betyr i praksis at vi på egen hånd i større og større grad betaler for beredskapen vi produserer.

Vi mener det er på høy tid tilskuddet til Redningsselskapet blir justert opp i tråd med trafikkveksten. Derfor har vi bedt Stortinget om 20 friske millioner der halvparten skal gå til forebyggende arbeid for endelig å gjøre sjøvett til allemannseie og den andre halvparten til en redningsskøyte i Nord-Norge. La oss gjøre det nå – før ulykkene inntreffer. Etterpå kan det være for sent.

Vi håper Stortinget vil vedta et statsbudsjett som for sjøsikkerheten og Redningsselskapet blir mer en komedie enn en tragedie. Komedien er nemlig et drama som i motsetning til tragedien har en lykkelig slutt.

LYST PÅ EGEN REDNINGSSKØYTE? KJØP EN DA, VEL!

I 125 ÅR HAR REDNINGSSKØYTENE VÆRT HAVETS TØFFESTE OG STERKESTE. MEN OGSÅ HARDHAUSER MÅ SKIFTES UT ETTER NOEN ÅR. DA VENTER ET NYTT LIV MED NYE EIERE.

TEKST: *Lars-Ludvig Røed*

Det handler om gjenbruk, om spesielle båter, om penger. Og kanskje om fartøyvern, historie og båtinteresse. Og i hvert fall om nytt liv for velbrukte redningsskøyter.

I tjeneste. RS «Nils C.P. Aure» før den ble solg.

– Vi annonserer båtene til salgs, så det er bare å melde seg. Alle kjøpere er velkomne, sier Stein Storlien, som har vært ansvarlig for skøytesalg i Redningsselskapet.

Helt siden den ikke helt vellykkede «Fridtjof», RS 7, allerede i 1896 ble solgt til private, trolig som fiskebåt, har Redningsselskapet lagt vekt på å sikre gjenbruk av sine skøyter. Så rundt Norges lange kyst, og kanskje også på den andre siden av kloden, finnes det i dag gamle og litt mindre gamle og middelaldrende redningsskøyter, fine i farta. Opphugging, skjebnen som møter mange eldre skip, er ikke en aktuell RS-strategi.

– Dette er jo spesielle båter, men de kommer til nytte på ulike måter, sier Stein Storlien.

I NYE FARGER

I Narvik havn er «Bjørnfjell» ofte å se. Malt i klare blå og oransje farger, og med «Narvik Port Authority» skrevet med store bokstaver på skroget, minner den ikke umiddelbart om en redningsskøyte. Men det har den vært. Bygget i 1990 og i aktiv tjeneste fram til 2008 under navnet RS «Nils C. P. Aure», oppkalt etter sin donator. I 2014 ble den solgt til Narvik Havn KF, kjøpesummen var drøyt 4,5 millioner kroner. I dag brukes den til å overføre loser, agent- og skipsmannskaper i Narvik. Og skulle et uhell være ute, brukes skøyta til å assistere den som trenger hjelp.

– Båten fungerer veldig fint, helt i tråd med våre forventninger, sier maritim leder Øistein Kaarbø i Narvik Havn.

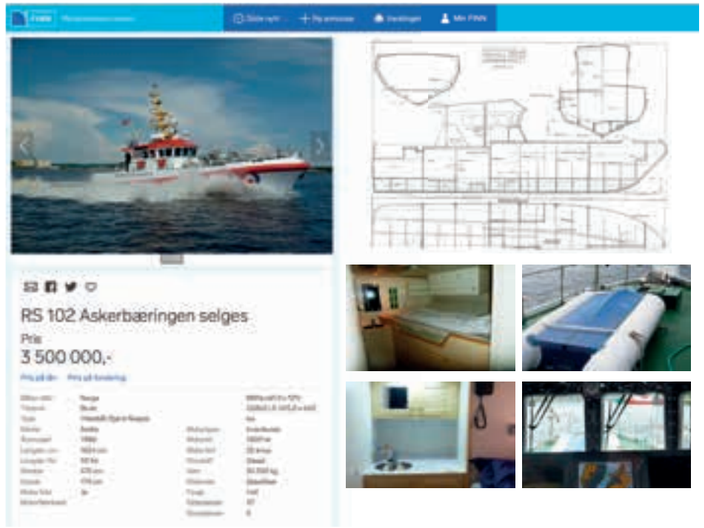
TAR VARE PÅ RS-HISTORIEN

I Håkonsheller utenfor Bergen sitter en annen fornøyd redningsskøyte-eier. Svein Rune Børslid (72) har ingen kommersiell havn å passe på, han er isteden opptatt av båtliv og fartøyvern. I 2005 kjøpte han «Torungen», RS 63. Den 55 fot lange båten ble bygget i 1960 og var i RS-tjeneste til 1986. Midt på 80-tallet ble flere brukte 55-fotere solgt til Sverige og benyttet i den svenske sjøredningstjenesten. Etter tjeneste bl.a. på Gotland under navnet «Östergarn», ble RS 63 overtatt av Børslid i Stockholm. Nå ligger båten ved brygga i Håkonsheller.

– Jeg er med i Den norske veteranredningsskøyteforening (Dnvf), og vår oppgave har vært å ta vare på den flytende RS-historien, forteller Svein Rune Børslid. Også hans bror, Torbjørn Børslid (68), er eier av en redningsskøyte: «Aril», RS 93, bygget i 1975 og overtatt av yngstebror Børslid i 1997.

– Vi bor i båten hele sommeren. Hvert år er vi med på landsstevnet i Dnvf, vi deltar på havnedagene i Haugesund og markerer RS-dagen 7. juni i Bergen, forteller Svein Rune Børslid. På grunn av samarbeidet med Redningsselskapet har de to Børslid-båtene fått beholde RS-farger og merker. ▶▶

I nye farger. RS «Nils C.P. Aure» heter nå «Bjørnfjell».



KJØPTE SKØYTA HAN DONERTE

Siden Stein Storlien overtok skøytesalget i 1992, har han vinket farvel til 29 båter. På listen over kjøpere står bl.a. Erling Lorentzen, gift med prinsesse Ragnhild. Da båten han hadde donert, «Øivind Lorentzen» (bygget i 1972), ble faset ut i 2007, kjøpte han selv båten og tok den til Brasil der han bor. En annen privatperson og forretningsmann, nederlenderen Jan Doeksen, har kjøpt hele tre norske redningsskøyter. Minst en av dem ble kjørt over til Vest-India der Doeksen var bosatt.

– Båtene kan kjøre langt, de har en enorm bunkerskapasitet. Og de tåler jo svært mye vær og bølger, sier Storlien. Flere skøyter er kjøpt med tanke på innsats i olje-, rederi- og fiskerisektoren.

TIL ANDRE SJØREDDERE

Hva koster så en redningsskøyte? Det varierer selvsagt med størrelse og tilstand og alder. Og det handler iblant om hvem kjøperen er.

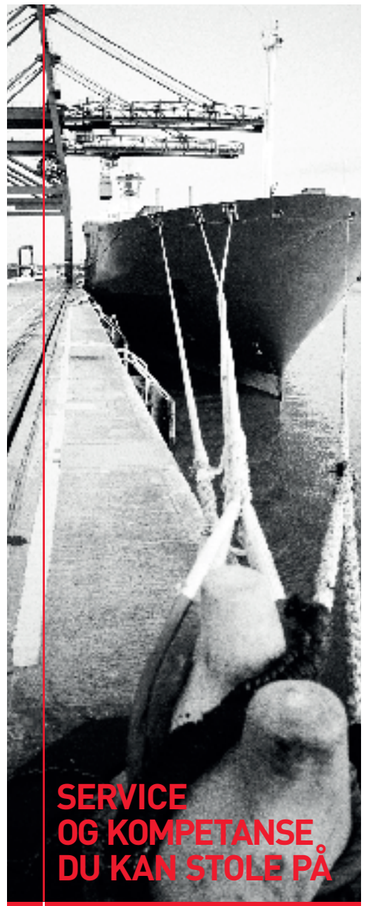
– Noen båter er overtatt av sjøredningstjenesten i andre land. Da vi på 1980-tallet solgte flere fartøyer til svenskene, ble det avtalt en spesiell pris. Vi presset vel heller ikke prisen opp på de tre skøytene som skulle brukes til SAR-oppdrag på Island, Færøyene og Åland, sier Stein Storlien.

Men for andre kjøpere nytter det lite å vise til gode formål og hensikter. Redningsselskapet har ingen interesse av båter til «delvis bruk» o.l., så det er høyeste bud som gjelder. Storlien & co foretar en prisvurdering på forhånd – som kan være vanskelig. Det er jo ikke så mye å sammenligne med, redningsskøyter er en helt spesiell båttype. Den hittil høyeste prisen ble betalt for «Ada Waage», RS 85, i 2009. Summen for den 25 meter (75 fot) lange båten var 7, 5 millioner kroner.

TIL SLAGS: RS «ASKER-BÆRINGEN»

Så hvis det frister med en egen redningsskøyte, er det bare å gjøre seg klar til budrunde:

«Askerbæringen», RS 102, bygget i 1988 og drøyt 16 meter lang, er for salg. I tillegg til historien og vissheten om at skøyta har reddet 69 menneskeliv, får kjøperen motorer på 2x800 hk og avanserte instrumenter.
Utropspris: 3 750 000 kroner. ■■



Skuld er et ledende internasjonalt sjøforsikringsselskap og tilbyr en lang rekke forsikringsprodukter og juridisk assistanse til den maritime næringen gjennom Skuld P&I og syndikatet Skuld 1897 på Lloyd's.

SKULD
SKULD.COM

ParmaFender

Ny og forbedret

- Yttersjikt som hindrer sverting
- Større dimensjoner
- Sterkere monteringsbånd

ParmaFender® er et patentert høykvalitets bryggefendersystem som kan monteres på så vel stålbommer som tre- og betongbrygger.

NYHET!

Beskyttende yttersjikt
Nå med et transparent yttersjikt som fysisk forhindrer den sorte fargen fra å komme i kontakt med skroget.

Fenderlister tilpasset de fleste båtmodeller.

➢Kvalitet
➢Finish
➢Design

Produsent av spesialiserte profiler slanger og rør.

Parma Plast as®
post@parmaplast.no
Tlf: 56 31 69 00

www.parmafender.no

marineharvest

Fra havet rett til festbordet

LES MER PÅ WWW.MARINEHARVEST.NO

HamiltonJet

JETanchor

GPS-posisjonering til bruk i kombinasjon med Hamilton vannjet og Blue Arrow kontrollsystem.

JETanchor gir deg følgende fordeler:

- Innebygget GPS-posisjonering med inkludert hvilemodus/oppankringsfunksjon.
- Velegnetgnet for arbeidsbåter, redningsfartøy, ROV, dykkeopdrag, fiske etc.
- Mindre slitasje på mannskap og utstyr.
- Redusert drivstofforbruk.
- Økt sikkerhet.

PROGRESS INGENIØRFIRMA AS

Tlf 2202 7900,
post@progressing.no,
www.progressing.no

BÅTNYTT
av Lars Kristian Mosby Enger

Sprek el-snekke

Svenske Dahl Naval lanserer nå el-snekka Dahl E660. Båten har sprekt design, og ser ut som en planende båt. Men den er faktisk bygget for den lille elektriske påhengeren Torqeedo Electric 4.9RS, som yter 9,9 hk. Med en toppfart på 7,5 knop kan denne båten også føres av personer under 16 år. Dahl E660 er designet for å frakte inntil 10 personer, vel å merke i skjermede farvann. Med Mannerfelt Design som konstruktørteam har båten fått rett stevn og pene linjer, ikke helt ulikt Wally og de nyeste modellene fra Ryds. Påhengeren er gjemt under et deksel for å gjøre båtturen nærmest lydløs.

Lengde:	6,60 meter
Bredde:	2,25 meter
Vekt:	500 kg
CE-kategori:	C
Motor:	9,9 hk
Pris:	Fra 499 000 kr
Mer info: dahlnaval.se	

Nytt flaggskip fra Buster

Den nye Buster Phantom er det nye flaggskipet fra den anerkjente finske aluminiumsbåtprodusenten. Den er hele 2,3 meter større enn deres Magnum-modell, og takler motorer på inntil to ganger 350 hk. 700 hestekrefter gir en toppfart på 59 knop, noe som også gjør Phantom til Busters raskeste båt gjennom tidene. I den nye båten er de fleste stolene fornuftig nok plassert i fartsretningen. Det er likevel nok ledig dørkplass til et bord i salongen. Med en stor heldekkende skjerm vil de fleste om bord sitte godt skjermet for fartsvinden. De første båtene er leveringsklare fra januar 2017. Med denne kommer du fort frem til hytta, selv i dårlig vær.

Lengde:	9,48 meter
Bredde:	2,87 meter
Vekt:	1950 kg
CE-kategori:	C
Motor:	400 – 700 hk
Pris:	ikke klar
Mer info: buster.fi	

Barsking fra Finnmaster

Finnmaster er nå ute med sin hittil barskeste og mest mandige båt; Husky R8S. Dette flaggskipet er en videreutvikling av R8-modellen som også er relativt ny fra den finske produsenten. Her har Finnmaster rendyrket det stilrene og sportslige uttrykket, og laget en bowrider som går i direkte konkurranse med for eksempel Yamarin Cross 75 BR. Husky-serien er Finnmasters navn på sine aluminiumsbåter, et prosjekt de lanserte i 2015. Siden den gang har det blitt fem modeller i det populære byggematerialet. Om bord er det rikelig med sitteplasser både i salongen akter og i sittebrønnen forut. Totalt er det 13 sitteplasser, mens båten er godkjent for ni personer. Stivt skrog i kombinasjon med 19-graders V-bunn burde gi gode sjøegenskaper. Med 350 Yamaha-hester på hekken lander toppfarta på snaue 50 knop.

Lengde:	7,55 meter
Bredde:	2,46 meter
Vekt:	1365 kg
CE-kategori:	C
Motor:	225 – 350 hk
Pris:	Fra ca 700 000
Mer info: finnmaster.fi	

Solskinnsbåt med norske aner

Fjord 42 Open er en luksuriøs farkost med lekre kantede linjer. Det er lite som minner om Fjord-båtene som ble laget i Arendal på 60-tallet. Samtlige modeller fra 36 til 48 fot kjennetegnes av den rette baugen og den kantede formen. Nyheten har fått et rent og enkelt dekk med gode passasjer på begge sider av den store konsollen. Lengst akter er det plass til en vannscooter eller en liten jolle. Båten har romslig lugar med dobbeltkøye forut og en enkel køye i stikklugaren midtskips. 42 Open leveres med to Volvo Penta IPS-drev og motorer fra 370 til 435 hk. Minste alternativ gir toppfart på 34 knop, mens største alternativ gir 40 knop på måleren.

Lengde:	12,59 meter
Bredde:	4,27 meter
Vekt:	9900 kg
CE-kategori:	B
Motor:	740 – 870 hk
Pris:	På forespørsel
Mer info: fjordboats.com	

Bowrider på fransk

Jeanneau 6,5 BR er designet og utviklet for det nordiske markedet, ifølge produsenten. Den har stor dørkplass, bred midtgang og store stuverom i konsollene, i tillegg til lagringsplass under dørken. Bowrideren har åpen sittebrønn forut og god passasje gjennom den heldekkende vindskjermen. Den har stor aktersofa som kan gjøres om til U-sofa med solseng. I tillegg har Jeanneau 6,5 BR en smart kalesjegarasje som gjemmer bort kalesjen når den ikke er i bruk. Standard motor er Yamahas relativt nyutviklede 130-hester, som gir 20-foteren en toppfart på 37 knop.

Lengde:	6,10 meter
Bredde:	2,48 meter
Vekt:	1050 kg
CE-kategori:	C
Motor:	90 – 150 hk
Pris:	319 000 m/ Yamaha F130
Mer info: herholdt.no	

Bever er tilbake

Bever Marin fra Sandefjord er tilbake i manesjen etter noen stille år på sidelinja der flere av modellene ble solgt til finske Bella. Båtene er kjent for sin gode byggekvalitet. Nå lanseres Bever 465, som er en ærlig og stødig landstedsbåt med lettplanende skrog som også er lett å ro. Med 9,9 hester oppnår båten en toppfart på 15 knop. Produsenten anbefaler å utruste den med en 20-hesters motor for å kunne oppnå planingshastighet med flere om bord. Maks motor er 30 hk, som gir toppfart på 26 knop. 465 kommer også i en ST-utgave med styrekonsoll.

Lengde:	4,60 meter
Bredde:	1,74 meter
Vekt:	280 kg
CE-kategori:	C
Motor:	9,9 – 30 hk
Pris:	73 500 inkl 9,9 Suzuki
Mer info: bevermarin.no	

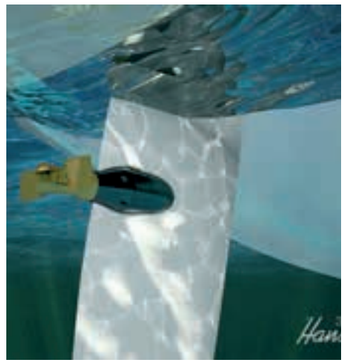
Flott engelsk frøken

Fairline Squadron 53 Fly lanseres under Dusseldorf Boatshow i januar 2017. Med sine 56 fot rommer båten inntil fire lugarer; tre med dobbeltkøye og en singellugar. Rederlugaren ligger midtskips, med store vinduer som gir havutsikt på begge sider av skroget. Det er også mulig å få båten levert med mannskapslugar lengst akter. I styrhussalongen er det blitt plass til en stor salong på babord side, og bysseløsningen kan plasseres på tre ulike steder, etter kundens ønsker. På den luftige takterrassen er det en sittegruppe med bord, samt to stoler i fartsretningen bak styrekonsollen. Det er tre aktuelle motorvalg i Squadron 53 Fly, samtlige med to motorer og strak aksel. Minste pakke består av to Volvo Penta D11-maskiner som hver yter 675 hk. Det gir en toppfart på 30 knop. Ønsker du fire knop til på telleren kan du oppgradere til to Caterpillar C12,9 på totalt 1700 hk, som er største og dyreste alternativ.

Lengde:	16,92 meter
Bredde:	4,52 meter
Vekt:	21 000 kg
CE-kategori:	B
Motor:	1350 – 1700 hk
Pris:	9 165 000
Mer info: stavangermarinesenter.no	

Med motor i roret

Hanse 315 e-motion kommer nå med noe helt nytt i seilbåtverdenen; rudder drive. Her er nemlig en foldepropell plassert i selve rorstammen, noe som gir kraft direkte i styreretningen. Dermed kan Hanse 315 e-motion snu om sin egen akse og bevege seg sidelengs inn mot brygga. Fordelene ved systemet er mange. Vekta reduseres, den er miljøvennlig og stillegående. Motoren er en elektrisk Torqueedo med 4 kilowatts effekt, som kan lades med landstrøm. Maksimal ganglengde er 30 nautiske mil ved en hastighet på 4,5 knop.



Lengde:	9,62 meter
Bredde:	3,55 meter
Vekt:	4 700 kg
CE-kategori:	A
Motor:	4 kW
Pris:	Ikke klar
Mer info: fjordsailing.no	

Prisgunstig landstedsbåt

Svenske HR har fiffet opp sin bestselger 440 SC, som nå lanseres under navnet 442 SC. Den nye båten skiller seg fra forgjengeren med nytt dekk, nye stuverom, ny konsoll, ny stålrekke, ny dekor og en noe forlenget og annerledes utformet hekk. Båten leveres ferdig med motor og putesett er standard. Som tilleggsutstyr kan man få kartplotter, laminatdørk, kalesje akter og vannskibøyle. Dette er en fin landsstedsbåt som burde fungere bra til så vel fiske som vannsport. 442 kan utrustes med motorer fra 25 til 50 hk. Med i pakkeprisen på 116 000 følger en Suzuki DF30.

Lengde:	4,42 meter
Bredde:	1,88 meter
Vekt:	310 kg
CE-kategori:	C
Motor:	30 hk
Pris:	115 990 inkl Suzuki DF30
Mer info: erling-sande.no	

Lag julepynt av sjøkart

Kom i julestemning med maritim julepynt. Bruk for eksempel kopi av et gammelt sjøkart og brett det sammen til et søtt lite juletre.

1. Klipp til et kvadratisk kart.

2. Brett kartet slik at du får en trekant. Gjenta på motsatt side.

3. Brett kartet til et rektangel. Gjenta på motsatt side.

4. Brett ut kartet. Samle så alle hjørnene i midten.

5. Da vil det se slik ut.

6. Brett inn kartet slik at du får en trekant. Snu og gjenta.

7. Klipp som vist på bildet.

8. Brett ut en flik.

9. Åpne fliken.

10. Press fliken inn. Gjenta prosessen rundt hele.

11. Klipp fem hakk på hver side.

12. Brett inn alle hakkene

Se også oppskrift på https://vimeo.com/190722956

RS(+) VI STØTTER REDNINGSSELSKAPETS ARBEID

www.atera-baat.no
Atera
båt & kompositt a/s
• Design • Pumpestasjoner • Tanker • Silo • Båter
post@atera-baat.no • 91 68 63 62

CRUISE NORWAY
cruise-norway.no

FURNES MARINA AS

KYSTVERKET VEST

LITLEBERGEN BÅTSENTER AS
Tlf: 56 17 45 10 - post@litlebergenbrygge.no

SELVAAG

BEMANNING

KARMSUND CONTRACTING

STAB

BÅTUTSTYR

BRØDRENE DAHL
Tlf. 22 72 55 00
E-post: post@dahl.no
www.dahl.no

Egersund Group
FISHING • AQUACULTURE • OFFSHORE

CarlStahl
Din totalleverandør av:
Ståltau * Løfteutstyr * Fibertau
TLF:55 92 63 60
Faks: 55 92 63 70
www.carlstahl.no

EuroRope Marine

filtra as
www.filtra.no - post@filtra.no

Hellanor

SULZER

ELEKTRONIKK

teknor
A KARSTEN MOHOLT Company
Vi forlenger levetiden på elektriske maskiner
www.teknor.as

ELEKTRONISKE KART

ELECTRONIC CHART CENTRE
www.ecc.no

FERGER

Fjord1

OFS

FISKE OG OPPDRETT

Alta Fiskeriselskap AS «Sjødrift»

Arthur AS
Postboks 84, 9982 Kongsfjord

ATLANTOS AS

BALLSTADØY AS

BREMNES SEASHORE

Eros AS
6092 Eggesbønes
Tlf. 70088232 / 70122040

FISKERNES AGNFORSYNING SA

FLOKENES FISKEFARM

LERØY
leroy.no

LINGA LAKS

LOVUNDLAKS

Midt-Norsk Havbruk AS
www.mnh.no

MORGENSTJERNE

NAMDAL SETTEFISK A/S
7819 FOSSLANDSØSEN

norskfiskeoppdrett
kyst.no
Ledende på nyheter og fagstoff om oppdrettsnæringen i Norge og internasjonalt

Norsk Protein
– ledd i næringskjeden

NORWAY KING CRAB

Nærøysund Aquaservice AS
www.naqua.no

Premier Seafood

ROSENVOLL AS

RS(+) VI STØTTER REDNINGSSELSKAPETS ARBEID

STEINFJORDFISK og MS SKOLMEN
Steinfjordfisk A/S
Gymnasveien 21, 8370 Leknes
Telefon 76 08 55 48
sten@skolmen.com

Steinvik Fiskefarm as

SUND SJØSERVICE

Torsvågbruket AS
Ole Henrik Telebond
Tlf: 77 74 98 78. Faks: 77 74 97 07
Mobil: 982 11 780

wenberg fiskeoppdrett

WEST ATLANTIC AS
www.nordengas.no

FORBUND/FORENINGER

FF FS
Forbundet som tar seilende på alvor
www.fffs.no

FORSIKRING

Tromstrygd
Ditt eget sjøforsikringsselskap

HAVNER/HAVNEANLEGG

Sortland Havn KF
Port of Vesterålen
www.sortland.havn.no

SANDNES HAVN

Sunnhordland Marin AS
KAIBYGGING | SJØARBEID | DYKKEROPPDRAG

KOMMUNIKASJON

COMROD
Reaching Further
4120 Tau

LEVERANDØRER HAVBRUKSNÆRINGEN

BREIVIK
FISH PROCESSING MACHINERY

Fiskå Undervannsservice as
Undervannsteknologi for oppdrettsnæringen

Latech AS
Telefon: 911 63 227
Utstyr for fiskeindustrien

MARINUS MAS
AQUA SERVICE

MOTORER OG UTSTYR

Høyelastiske og fleksible koplinger/akselsystem
CENTA
Tlf. 33 48 31 00 - www.centa.no

SCANIA
Norsk Scania AS
www.scania.no

SERVOGEAR

REPARASJON / RESTAURERING

GLASSMESTER ERIKSEN AS
FAGFOLK I RUTE
Terminalgata 114, 9019 Tromsø
Telefon: 77 51 98 00

FISKERSTRAND
www.fiskerstrand.no

HOLMEN SLIPP AS

OVES RØR & MEK.
INDUSTRI · LANDBRUK · ENERGIJ
Prøv vår nettbutikk www.ovesror.no
958 88 308
EIGESTADV. 22, 4376 HELLELAND

Selvågen Slipp
5392 Storebø. Tlf. 906 98 176

SKARVIK
Skarvik AS
SVOLVÆR

SØRSKÅR
MEKANISKE VERKSTED
WWW.SMVAS.COM

SHIPPING, SJØTRANSPORT, OFFSHORE

BACHKE & CO AS
TRONDHEIM
www.bachke.no

Denne annonsen er gitt i støtte fra
Bergen Tankers as
www.bgta.no

CARTEN SHIPPING AS

DEEPOCEAN
www.deepoceangroup.com

DOF
DOF ASA
The reliable offshore shipping partner

EIDSHAUG REDERI AS
EIDSHAUG - 7948 OTTERSØY
www.eidshaug.no

HELLESØY Verft

ISLAND OFFSHORE

RS(+) VI STØTTER REDNINGSSELSKAPETS ARBEID

INGE STEENSLAND AS
SHIPBROKERS

Munkedamsveien 45
P.O.Box 1254 Vika, 0111 OSLO
Telephone: 23 13 55 00
E-mail Gas: isgas@steensland.com
E-mail Chem: ischems@steensland.com
E-mail Prod: isprod@steensland.com

IVAN ULSUND REDERI AS
støtter Redningsselskapet

Kvernhusvik Skipsverft AS
MELANDSJØ

post@MHShipping.no
www.facebook.com/mhshipping

MATRE

Misje Rederi AS

Napier AS

ITS
www.ttsgroup.com

Ugland Construction as
STAVANGER

AASEN SHIPPING

ÅLESUNDREGIONENS HAVNEVESEN
www.alesund.havn.no

SIKKERHETSUTSTYR

Consilium

HARDING™

STRØM

Finnås Kraftlag
5430 Bremnes

TRANSPORT

KPM TRANSPORT

UTDANNING, FORSKNING

Maritimt Opplæringssenter
SØR/VEST NORGE

norsk havbrukssenter

FRIONORDICA
Telefon: 71 20 68 00 Email: sales@frionordica.com
www.frionordica.com

Sigurd Dahl ANS

Kontakt telefon: 75 05 80 86
Antall gjesteplasser: 2
Kart nr: 56/57
Fortøyning: Flytekai
Beliggenhet/sted: Nord-Herøyvågen, Herøy kommune
Posisjon: N66 00.05 E12 18.34
Andre opplysninger:
Handelsforretning med olje, bensin, propangass, vann, fiskeredskaper, båtutstyr, salg av sjøkart. 2,5 km til kommunesenteret med bank, post, lege.

ODFJELL
Conrad Mohrs veg 29
P.O.Box 6101 Postterminalen
5892 Bergen
Tlf. 55 27 00 00
www.odfjell.com

Vi ønsker alle lesere av RS-Magasinet en god jul og et godt nytt år!

REMØY SHIPPING
SAFE AND SOLID

Refleks båtovner
www.shelby.no

bruker ikke strøm
kan brenne kontinuerlig
mange modeller
muligheter for radiator og varmtvannstank
over 30 års erfaring
eget serviceverksted
og komplett delelager

shelby teknikk as
4379 egersund
tlf. 51 46 18 00, faks: 51 46 18 01
e-post: post@shelby.no

Yanmar Norge AS
ønsker alle
sine forbindelser
en
GOD JUL
og et
GODT NYTT ÅR!

Yanmar Norge AS - www.yanmar.no
YANMAR

Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

NIS // NOR

Registrer fritidsbåten din i skipsregisteret (NOR)

- Har du kjøpt eller solgt båt?
  Sjekk alltid om den er registrert i Skipsregisteret

- Du kan enkelt sjekke om båten er registrert ved å søke gratis på www.sdir.no
  Ta alltid kontakt med oss om søket kommer opp tomt

- Endringer i eierforhold for registrerte båter på meldes til Skipsregisteret

Tlf.: + 47 55 54 12 50 ● post@nis-nor.no ● www.sdir.no

MODERNE TEKNOLOGI SIKRER AT NØDMELDINGER OG SIGNALER NÅR FREM – UNDER ALLE FORHOLD...

McMurdo er en av verdens ledende produsenter av sikkerhetsutstyr for alle typer yrkesfartøy og fritidsbåter. De har alt det som et fartøy behøver innen nødkommunikasjon, uansett fartsområde. Vi tilbyr rattmerket nødpeilesender (EPIRB), også som friflyt, personlig nødpeilesender (PLB) for sjø og land, AIS-nødpeilesendere i forskjellige utgaver, radar-transponder (SART), AIS-SART, GMDSS-godkjente bærbare VHF-radioer samt tilleggsutstyr.

Ta kontakt med en av våre forhandlere langs kysten for tilbud og sjekk nettsidene våre for mer informasjon, ***www.pronav.no***

ProNav

ProNav as, Egersund - Telefon +47 51 46 43 00 - mail@pronav.no - www.pronav.no

telenor | kystradio
safety at sea
Julegaven til den som elsker sjøen
Vis at du bryr deg. Gi bort en VHF-radio til jul
VHF-radio er like uunnværlig som flytevesten når du er til sjøs. Det er det tryggeste kommunikasjonsmiddelet du har når du ferdes langs kysten. Med VHF-radio har du en trygg havn på havet – hele døgnet, hele året.
VHF-radioen er knyttet til Telenor Kystradio, som har døgnbemanning og bistår dersom du trenger legehjelp og annen bistand på havet. Vi er din trygghet.
Skulle uhellet være ute, trykk på nødknappen, og VHF-radioen angir posisjon og identifikasjon direkte til Telenor Kystradio, som også har et legeteam tilgjengelig 24 timer i døgnet med gratis råd og veiledning.
Med VHF-radio kan du kommunisere med andre på sjøen og ringe gratis til alle norske telefoner. Trygt og greit når du er ute i båten, og for de som venter der hjemme.
VHF-radio er gaven til den som har alt – men som fortjener å bli mer trygg på sjøen.
Trygghet i en julegave
Håndholdt VHF-radio
Online VHF-kurs
Lisensabonnement
Scann koden med en QR skanner på mobilen, eller besøk oss på: kystradio.no/julegave